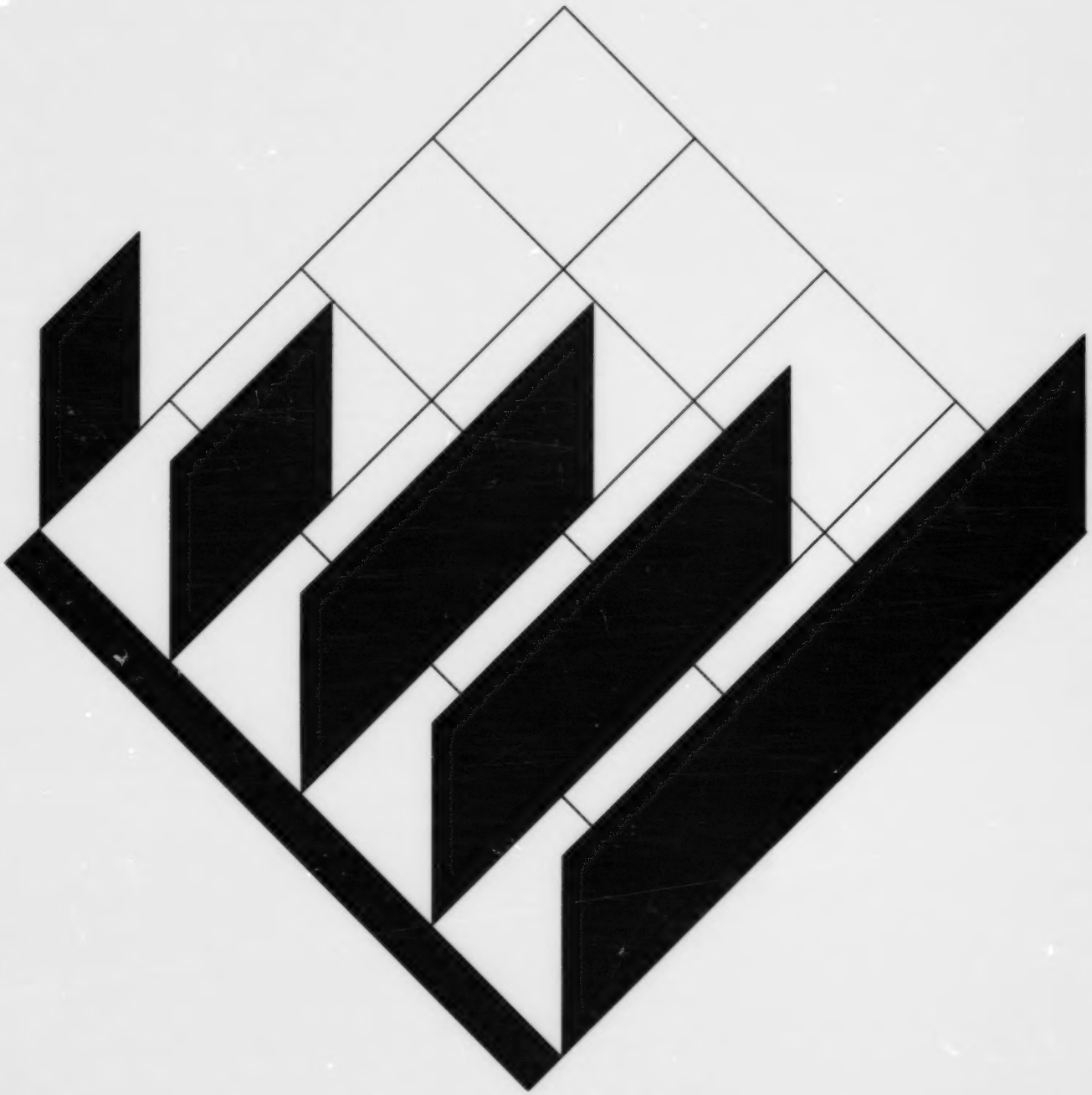
Canada

National Transportation Agency of Canada

Office national des transports du Canada

Annual Report 1988



The First Annual Report of the National Transportation Agency of Canada 1988

91-05629/

The First Annual Report 1988 of the National Transportation Agency of Canada was produced by the Communications Services Directorate in collaboration with Technical and Creative Services.

Equipment: Ventura Publisher

© Minister of Supply and Services Canada 1989
Catalogue No. TW1-1/1988
ISBN 0-662-56522-3

Printed in Canada

Chairman
National Transportation Agency
of Canada

Président
Office national des transports
du Canada

The Honourable Benoît Bouchard, P.C., M.P.
Minister of Transport
Ottawa, Ontario

My dear Minister:

I have the honour to present herewith the first annual report of the National Transportation Agency of Canada, made pursuant to section 66 of the *National Transportation Act, 1987*, for the calendar year ended December 31, 1988.

Sincerely,

Erik Nielsen

NATIONAL TRANSPORTATION AGENCY OF CANADA

"... a safe, economic, efficient and adequate network of viable and effective transportation services making the best use of all available modes of transportation at the lowest total cost is essential to serve the transportation needs of shippers and travellers and to maintain the economic well-being and growth of Canada and its regions ..."

Subsection 3(1), *National Transportation Act, 1987*

TABLE OF CONTENTS

INTRODUCTION 1

MEMBERS 11

SECRETARIAT 17

BRANCHES

- Dispute Resolution 19
- Market Entry and Analysis 25
- Rail Safety 31
- Transportation Subsidies 39

REGIONAL OFFICES

- Atlantic Region 43
- Western Region 45

INTERNAL SERVICES

- Legal Services 47
- Management Services 49

APPENDICES

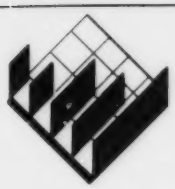
A Dispute Resolution 51

B Market Entry and Analysis 57

C Rail Safety 65

D Transportation Subsidies 69

E Secretariat and Legal Services 91



INTRODUCTION

This is the first annual report of the National Transportation Agency of Canada. The Agency assumed responsibility for the federal regulation of Canadian transportation on January 1, 1988. It was established under the *National Transportation Act, 1987* and replaces the Canadian Transport Commission which had regulated transportation in Canada since 1967.

The new transportation legislation is based on the premise that less government interference encourages innovation and enterprise. Transportation is now oriented towards a more competitive market place. Economic regulation has been reduced; in establishing the new regulatory body, there is a new emphasis on problem-solving services and protecting the public interest.

OBJECTIVE

The ultimate goal of all NTA activities is to support the implementation of the national transportation policy through the economic regulation of carriers and modes of transportation that come under federal jurisdiction, and through the investigation of railway/pipeline accidents.

STRUCTURE

The Agency has been shaped to take its place in the new regulatory environment. It is structured along functional lines emphasizing new intra-modal and market orientation objectives.

Members

The Act provides for the appointment by the Governor in Council of a Chairman, a Vice Chairman, and up to seven other full-time Members. Up to six additional members may be temporarily appointed.

The Chairman is the Chief Executive Officer responsible for controlling the work of both members and staff.

Members of the Agency are responsible for all Agency decisions.

Staff

Agency Members receive advice and support from the staff of the NTA. Reporting to the Chairman is the Executive Director who, as chief operating officer, is responsible for administration of the NTA and its staff.

Branches

In 1988 there were four program branches — each representing a major area of the Agency's responsibilities: Dispute Resolution, Market Entry and Analysis, Rail Safety and Transportation Subsidies:

- The Dispute Resolution Branch provides various services to assist in the resolution of rates and service disputes between carriers and shippers/travellers (informal and formal investigations, mediation and final offer arbitration). Other areas of responsibility include acquisitions and mergers involving Canadian transportation undertakings; competitive line rates; interswitching; pilotage tariffs; international air tariffs and the regulation of transportation services for disabled persons.
- The Market Entry and Analysis Branch is responsible for domestic licensing, for the licensing of Canadian and foreign air carriers for operations to and from Canada, and the enforcement of licensing requirements. This Branch also monitors the economic impact of regulatory reform and participates in the negotiation of international air agreements.
- The Rail Safety Branch is responsible for compliance with Agency regulations dealing with the safety of railway operations, infrastructure and rolling stock. Other responsibilities include investigations into railway accidents and compliance with regulations for the transportation of dangerous commodities by rail.
- The Transportation Subsidies Branch is responsible for the payment of subsidies in support of transportation services, and the determination of rates for western grain and other purposes. It also evaluates rail network rationalization proposals.

The Secretariat is the official point of contact between the Agency and the public. It provices regulatory services to the Agency and issues Agency decisions and orders. Administrative and legal services are provided by the Legal Services and Management Services branches.

Note: This annual report includes 1988 activities of the Rail Safety Branch. Much of this Branch was transferred to Transport Canada, effective January 1, 1989 with proclamation of the new *Railway Safety Act*. However, the Agency has retained responsibility for applications and complaints regarding railway/highway interface, and the investigation of railway and commodity pipeline accidents.

HIGHLIGHTS OF 1988

Start-Up Activities

Many activities in 1988 centred around starting up. There was extensive personnel activity as the organizational structure was finalized and a human resource strategy adopted which protected the rights of employees while ensuring that the Agency was staffed with highly competent persons. As employees were placed in new positions, considerable emphasis was placed on training to ensure that all employees understood their new responsibilities. Internal communications has also been a priority area. New human resource, financial management and administrative policies and procedures have been developed and put in place to help the Agency regulate in a more timely and efficient manner. The NTA is making use of information technology to improve its internal administrative procedures.

Regional Offices

In order to be accessible to clients throughout Canada, the NTA has established regional offices in Atlantic Canada (Moncton) and in Western Canada (Saskatoon). Additional offices are being established in Quebec, Ontario, the Pacific region and Northern Canada.

In establishing the office in Moncton, the Agency decided to relocate the Rate-Based Subsidies Directorate, which provides subsidies within Atlantic Canada, so that it would be directly accessible to its clients.

Members to Reside in Regional Offices

To strengthen sensitivity to regional issues, some Members of the Agency are to reside in the regional offices. Mr. Craig S. Dickson is resident in the Atlantic Canada office, Mrs. Nicolle Forget is resident in the Quebec office, and Mr. Keith Penner will be resident in a new office to be established in Ontario. Other resident Members will be named during 1989.

Communicating Better

Considerable emphasis was placed on external communications with shippers, carriers and the travelling public to inform client groups about the new legislation. Agency staff delivered several hundred speeches and gave papers at some 60 conferences throughout Canada. Briefing material was prepared and distributed to key client groups. NTA staff submitted numerous articles for publication in external journals and gave some 200 technical briefings to representatives of foreign and provincial governments, industry and groups representing transportation users. Staff participated in more than 1,000 informal meetings with key groups.

Public Hearings

Public hearings were held in various locations across Canada to give members of the public the opportunity to express their views on matters before the Agency for decision. The subject matter of these hearings included proposed rail line abandonments, discontinuance of overnight train service between Ottawa and Toronto, and a complaint by Voyageur Colonial Ltd. that discount fares proposed by VIA Rail were prejudicial to the public interest.

Legislative Amendments - Transportation of Persons with Disabilities

The *National Transportation Act, 1987* was amended in July giving the Agency increased responsibilities with respect to transportation of disabled persons. The Agency was given authority to prescribe, administer and enforce regulations respecting accessibility standards for all modes of transportation under federal jurisdiction.

Decisions

Variable Rates Under *Western Grain Transportation Act*

In April, following a public hearing held in Winnipeg, the Agency rejected an application for leave to appeal submitted by Alberta Food Products, Alberta Terminals Canola Crushers Ltd., Canbra Foods Ltd., CSP Foods Ltd., and United Oilseed Products Inc., also known as the Western Crushers. These companies had negotiated agreements for lower freight rates for transporting canola seed with the Canadian National Railway Company and Canadian Pacific Limited under provisions of the *Western Grain Transportation Act* and wanted the NTA to extend this rate to the transportation of canola oil. However, the Agency considered it inappropriate to vary existing agreements by extending them to other products.

Common Carrier Obligations

In June, the Agency ruled that CP was breaching its common carrier obligations in refusing tc allow the routing of feed grain cars, loaded at CP rail locations of Cargill Ltd. and its direct suppliers, to Thunder Bay for onward transport by CN Rail.

Extension of Interswitching Limits

In August, the Agency approved a request by Domtar Inc. that its facilities in Donnacona, Quebec be deemed to be within the interswitching limits of Allenby, Quebec. This decision permits Domtar to take advantage of the interswitching provisions of the *National Transportation Act, 1987*, giving the company access to both CN and CP rail services at Allenby, Quebec. The Agency noted that the Domtar facilities at Donnacona are reasonably close to the interchange at Allenby; granting the application would remove the competitive disadvantage which the company was experiencing.

Competitive Line Rates

In September, in response to a request from Alberta Gas Chemicals Inc., the Agency set a competitive line rate for the movement of methanol from the company's plant at Medicine Hat, Alberta to Coutts, Alberta by CP Rail. This was the first application to the Agency under the new competitive line rate provisions of the *National Transportation Act, 1987*.

Atlantic Pilotage Charges

In October, the Agency ruled against a proposed four per cent across-the-board tariff increase sought by the Atlantic Pilotage Authority. The decision found the proposed increase prejudicial to the public interest as defined in the *National Transportation Act, 1987*.

Canadian Ownership - Air Carrier Industry

In November, the Agency granted a licence to Air 2000 Airlines Ltd. to operate an international charter service from Toronto. This licence was granted after the company underwent a restructuring and reorganization to meet the requirements of being Canadian as set down in the *National Transportation Act, 1987*. The provisions in the legislation with respect to Canadian ownership and control are vital to maintaining a strong Canadian air carrier industry.

Interswitching Regulations

In November, the Agency ruled that the Essex Terminal Railway Company should abide by the *Railway Interswitching Regulations*. The decision followed an inquiry by an NTA staff officer into the railway's request that the regulations not apply to companies which derive 90 per cent or more of their gross freight revenue from interswitching. The major focus of the inquiry was the extent to which the Essex Terminal Railway would be harmed by adhering to regulated interswitching rates. The Agency decision concluded that the railway was unable to demonstrate that adherence to the regulations would have a significant negative impact on the company.

VIA Rail Discount Fares

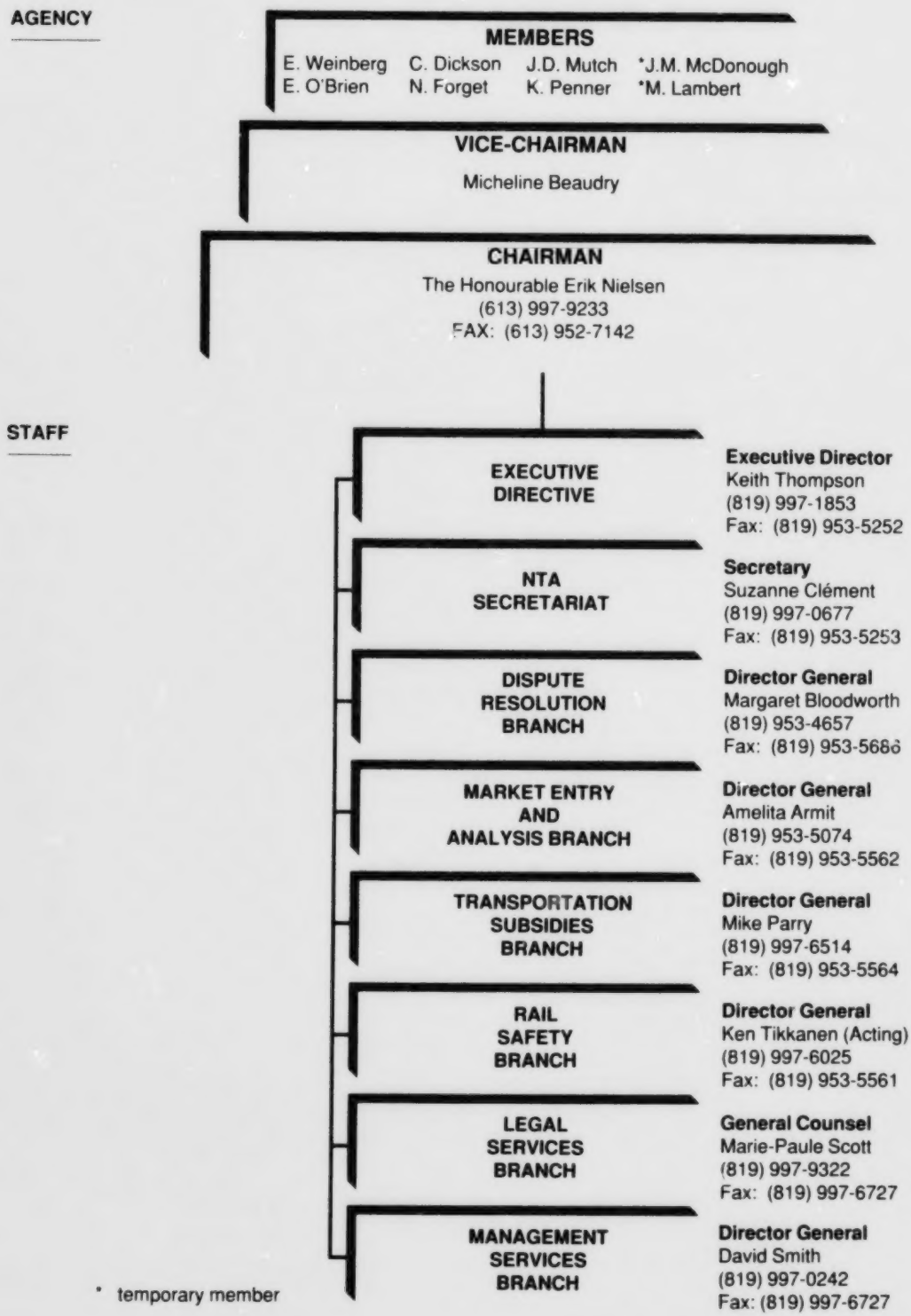
In December, the Agency recommended that the Governor in Council order a full inquiry into VIA Rail's pricing policy. The Agency ruled that discount fares, which VIA Rail had proposed during the summer between Montreal and Ottawa, and Toronto and Montreal, were prejudicial to the public interest because of the impact on bus traffic. The NTA concluded that the discount fare would draw passengers away from Voyageur Colonial Inc.; the revenue loss would reduce the bus company's ability to operate marginal routes in Ontario and Quebec.

RAIL ACCIDENT INVESTIGATIONS

Agency accident investigators conducted six major inquiries under section 226 of the *Railway Act*. A number of significant recommendations on rail safety stemmed from the accident investigations. In particular, the report into the January 15, 1988 rear-end collision between two freight trains inside Regina yard, recommended spot checks of train crew members' bags for drugs and alcohol. Compulsory drug and alcohol tests for crews following a railway accident involving serious injury and loss of life were also recommended. A backlog of 258 recommendations dating back to 1980 from previous Canadian Transport Commission accident investigations were either implemented or resolved to the Agency's satisfaction. About 1,000 accidents were investigated in 1988.

NATIONAL TRANSPORTATION AGENCY OF CANADA

ORGANIZATION



* temporary member

NATIONAL TRANSPORTATION AGENCY OF CANADA

FUNCTIONS

DISPUTE RESOLUTION

- **MEDIATION OF RATE AND SERVICE COMPLAINTS AND ABANDONMENTS**
- **FINAL OFFER ARBITRATION**
- **INTERSWITCHING**
- **COMPETITIVE LINE RATES**
- **RAIL CONTRACTS, AGREED CHARGES AND TARIFF NOTICES**
- **AIR, RAIL AND WATER FREIGHT AND PASSENGER SERVICE AND RATE DISPUTES**
- **INTERNATIONAL AIR TARIFFS**
- **MERGERS AND ACQUISITIONS**
- **SERVICES FOR DISABLED PERSONS**
- **RAIL INFRASTRUCTURE PROGRAMS**

MARKET ENTRY AND ANALYSIS

- **LICENSING**
  - Domestic and International Air Operations
  - Northern Marine Resupply Services
  - Temporary Entry Waivers, Coasting Trades, Customs Regulations and *Energy Supplies Emergency Act*
  - Rail Certificates of Fitness and of Public Convenience and Necessity
  - Notices of Agreements to Convey Lines of Railway
  - Commodity Pipelines
- **MONITORING AND ANALYSIS**
  - Annual Reviews
  - Five-Year Review
  - Specific Requests
- **ENFORCEMENT OF LICENCE CONDITIONS**
- **INTERNATIONAL AIR AGREEMENTS**

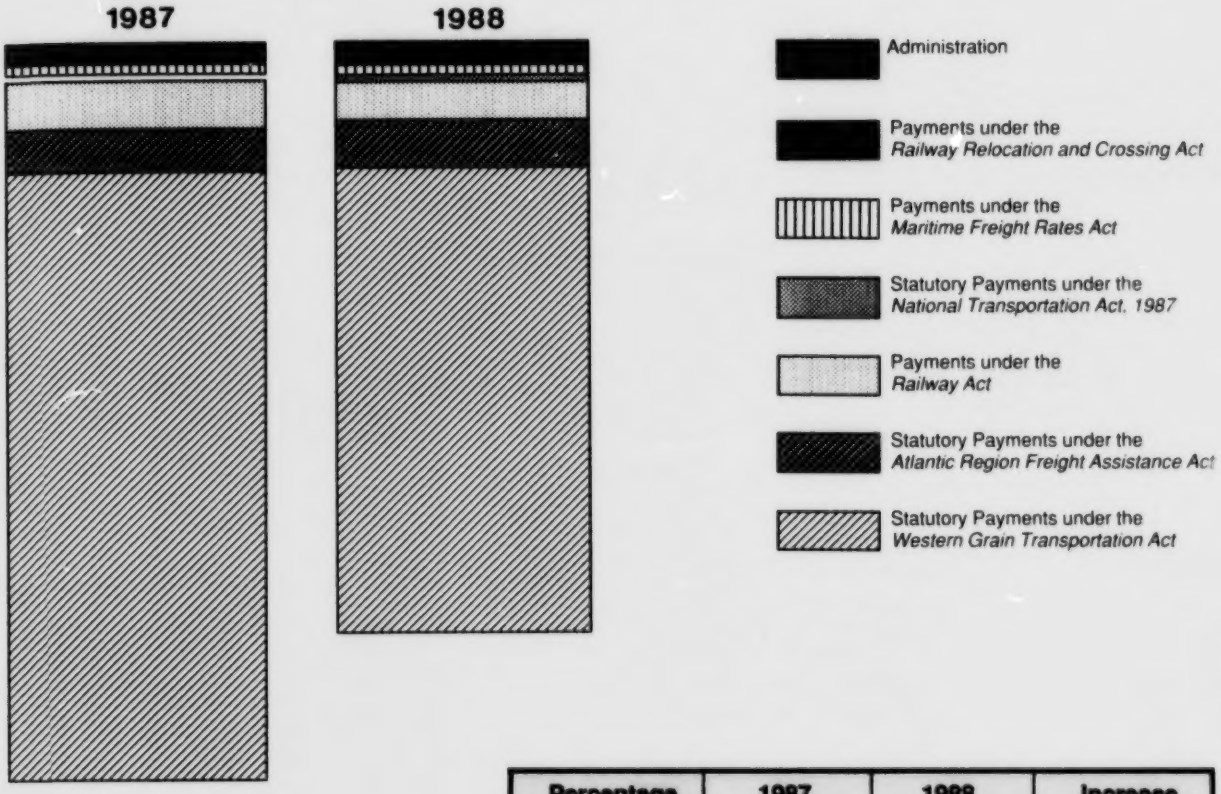
TRANSPORTATION SUBSIDIES

- **SUBSIDY PAYMENTS**
  - Western Grain Transportation
  - Atlantic Region and Maritime Subsidies (*Atlantic Region Freight Assistance Act, Maritime Freight Rates Act*)
  - Railway Branch Lines
  - Passenger Trains
- **RAILWAY RATIONALIZATION**
  - Abandonment Applications
  - Alternative Service Proposals
- **TRANSPORTATION COSTING**

RAIL SAFETY

- **TRAIN OPERATIONS MONITORING**
- **OCCUPATIONAL SAFETY AND HEALTH**
- **RAIL/HIGHWAY INTERFACE**
- **DEVELOPMENT OF STANDARDS**
- **DANGEROUS GOODS MOVEMENT REGULATION**
- **EQUIPMENT AND INFRASTRUCTURE QUALITY CONTROL MONITORING**
- **RAIL AND PIPELINE ACCIDENT INVESTIGATION**

COMPARISON OF ESTIMATED BUDGETARY EXPENDITURES



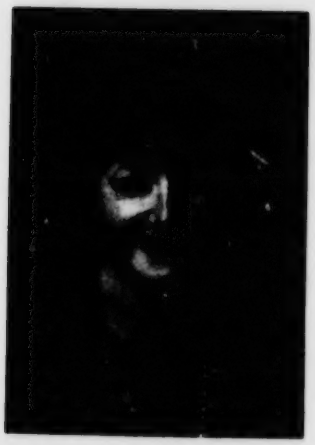
	Percentage of 1988 Expenditures	1987 ($ 000's)	1988 ($ 000's)	Increase (Decrease) ($ 000's)
Administration	[1]4.4%	$41,313	$43,510	$2,197
Statutory Payments under the *Railway Relocation and Crossing Act*	1.4%	$11,459	$12,500	$1,041
Statutory Payments under the *Maritime Freight Rates Act*	1.3%	$12,591	$13,136	$545
Statutory Payments under the *National Transportation Act, 1987*	1.4%	—	$13,271	$13,271
Statutory Payments under the *Railway Act*	3.9%	$71,347	$38,506	($32,841)
Statutory Payments under the *Atlantic Region Freight Assistance Act*	8.5%	$72,822	$83,429	$10,607
Statutory Payments under the *Western Grain Transportation Act*	79.1%	$942,061	$777,124	[2]($164,937)
Total	**100%**	**$1,151,593**	**$982,316**	**($169,277)**

(1) 3.6% Salaries and wages, 0.8% Other
(2) The difference in these payments is due to the reduced tonnage of grain shipped in 1988.

Members of the National Transportation Agency of Canada

CHAIRMAN: Honourable Erik Nielsen, P.C., D.F.C., Q.C., LL.B.

Mr. Nielsen, a graduate of Dalhousie University with a Bachelor's degree in Law, started a law practice in Yukon in 1952. He was elected to the House of Commons in 1957, and served the Government of Canada in various capacities including Deputy Prime Minister and President of the Privy Council, Minister of Public Works, Minister of National Defence and Leader of the Opposition. He resigned as the Member of Parliament for Yukon in January 1987 prior to his appointment as President of the Canadian Transport Commission. Mr. Nielsen is a veteran of the second world war. He has been a qualified pilot for 46 years; he flies his own aircraft and holds a commercial pilot's licence.



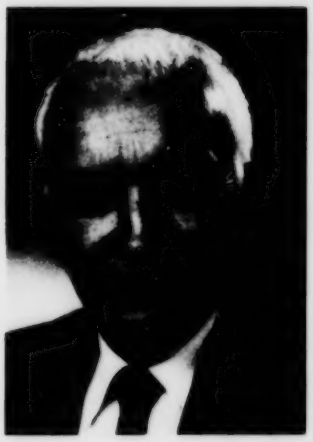
VICE-CHAIRMAN: Micheline Beaudry

Mrs. Beaudry has over 25 years of industrial and consulting experience in the energy and transportation sectors, with public companies and regulated industries both in Canada and abroad. In the course of her career, she has worked for Hydro-Québec, Metropolitan Gas, Booz-Allen & Hamilton, Woods Gordon and Québecair, as Assistant to the President. Prior to being appointed to the NTA, Mrs. Beaudry was Vice President with Econosult-Lavalin. She holds a Bachelor's degree in Commerce and an MBA from l'École des Hautes Études Commerciales of the University of Montreal, where she also taught marketing research earlier in her career.

MEMBERS:

Mr. Craig S. Dickson brings to the Agency his knowledge and experience in the Atlantic provinces having served for 34 years with the Atlantic Provinces Transportation Commission, the last 26 years as its General Manager. In that position Mr. Dickson was active in a number of professional and trade organizations and was President of the Canadian Transportation Research Forum for 1987-1988. He has served as a director of the Canadian Shippers Council, and was a member of the Transportation Committee of the Canadian Chamber of Commerce, the New Brunswick Trade Development Board, the Chartered Institute of Transport, and the Maritime Regional Advisory Council. He is also a past national chairman of National Transportation Week.

Mrs. Nicolle Forget held a number of management positions prior to her career as a lawyer and her nomination to the Vice-Presidency of the Conseil des services essentiels au Québec. A founding member and Secretary of the Fédération des femmes du Québec, Mrs. Forget was President of the Association des consommateurs du Québec and Chairman of the Board of Nouveler Inc., a holding company in the development of new sources of energy. Mrs. Forget has been a member of many boards of directors, including the Economic Council of Canada and the Conseil d'administration d'Hydro-Québec. She has a Bachelor's degree in Commerce from l'École des Hautes Études Commerciales of the University of Montreal and a law degree from the same university. She is a member of the Barreau du Québec and of the Corporation des Conseillers en relations industrielles.



Mr. James D. Mutch was Senior Director, Industry Relations, with Canadian Airlines International. He held a number of senior positions with CAI (formerly Canadian Pacific Airlines) including Senior Director, Sales Development and Corporate Liaison; Director, Western Region; and Manager - Edmonton and northern Alberta, Hong Kong and South East Asia, southern California and southwest U.S.A., and Hawaii. Prior to that he held management positions in Victoria, Vancouver and other areas of western Canada.
Mr. Mutch is a member of the Quarter Century Aviation Club of Vancouver and Edmonton, and an honorary member and past director of the Northern Air Transport Association. A former bush pilot, Mr. Mutch has over 40 years domestic, international and transborder experience in the aviation industry; he holds a pilot's licence.

Mr. Edmund J. O'Brien was Director of Transportation for the Province of Newfoundland and Labrador between 1973 and 1987, during which time he was a member of the federal Minister of Transport's task force on program review. Prior to that he held a number of senior positions in government and private industry, including Executive Officer-Director of Administration of the International Development Research Centre; Executive Vice-President, General Manager and Director of Québecair, and Chief Economic Analyst (International) of Canadair Limited. Prior to becoming a Member of the NTA he served as Secretary of the Canadian Transportation Research Forum.

Mr. Keith Penner brings to the Agency his knowledge and experience in the north. As the Member of Parliament for Cochrane-Superior from 1968 to 1988, Mr. Penner served as parliamentary secretary to the Minister of State for Science and Technology and to the Minister of Indian Affairs and Northern Development. He was also Chairman of the Standing Committee on Indian Affairs and Northern Development. Mr. Penner's education includes a Bachelor of Arts degree and a Master's of Education. As an undergraduate, he studied at the University of Alberta; his postgraduate studies were at the University of Toronto and the University of Ottawa. He also did post-degree work at Queen's University and McMaster University. He was a Visiting Fellow in the School of Political Science at Queen's University for the 1987-88 academic year.

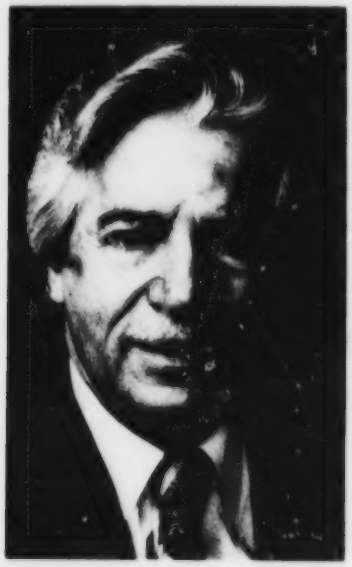
Mr. Edward Weinberg was previously a senior official with the Canadian Transport Commission. He joined the CTC in 1970 and, at the time of his secondment to the Office of Economic Regulatory Reform of the Minister of Transport in 1985, he was Director of Freight Studies in the Research Branch. While with the CTC he chaired a number of federal-provincial inquiries into transport-related matters including the Vancouver rail access study and the White Pass and Yukon Railway inquiry; he co-chaired the Thunder Bay rail access study; and represented the CTC on the joint track usage study - Fraser Thompson Canyon. Since 1985 Mr. Weinberg has been involved with the development of the economic regulatory reforms which led to the establishment of the NTA. He has a Bachelor of Science degree from McGill University.

TEMPORARY MEMBERS:

The Honourable Marcel J.A. Lambert, P.C., Q.C., is a graduate of the University of Alberta with a Bachelor's degree in Commerce. As a Rhodes Scholar, he attended Oxford University where he obtained a B.A. (Juris.) and a B.C.L. His studies were interrupted by the second world war, where he saw active service in the Canadian Army as a troop officer. In 1950 Mr. Lambert joined a law practice in Edmonton, and in 1957 was elected to the House of Commons as the Member of Parliament for Edmonton West. He continued his association with the law firm until 1982 when he retired from the practice of law. He ceased to be a Member of Parliament in 1984 and was appointed a Commissioner of the Canadian Transport Commission in March 1985.

FAREWELL

Mr. James Maurice McDonough retired from the NTA at the end of 1988. He was a temporary Member of the Agency, and before that had been a Commissioner of the Canadian Transport Commission since 1977. He had been Chairman of its International Transport Policy Committee since 1979. He was also the Commission's Senior Commissioner, Western Canada. Before being appointed to the CTC, Mr. McDonough held a number of senior positions in the grain industry, including Executive Director of the Hall Commission on Grain Handling and Transportation, Director of Grain Handling and Transportation with the Canadian Grains Council, and a member of the Canadian Livestock Feed Board.



IN MEMORIAM

Mr. Jean Marchand, former President of the Canadian Transport Commission, died on August 28, 1988 at the age of 69. Mr. Marchand, who was President of the CTC from 1983 to 1985, graduated with a degree in Social and Political Science from Laval University. At the age of 24, he became an organizer for the Confédération des travailleurs catholiques du Canada (CTCC) where he worked for 23 years holding positions such as General Secretary and President. In this capacity, Mr. Marchand was an advocate of workers' rights, educational reform and other social issues.

In 1965, Mr. Marchand entered federal politics and was a Cabinet Minister for 11 years. He held a variety of positions including Minister of Transport, Minister of Manpower and Immigration, and Minister of Regional Economic Expansion.

In 1976, Mr. Marchand was appointed to the Senate and became its Speaker in March 1980. He resigned from the Senate in 1983 to head the CTC.

SECRETARIAT

AUTHORITY AND RESPONSIBILITY

The Secretariat is the official point of contact between the Agency and the public. Under section 16 of the *National Transportation Act, 1987*, it is responsible for recording Agency decisions, issuing Agency decisions and orders, drafting and processing regulations in accordance with government policy, coordinating ministerial and executive correspondence, and administering public hearings conducted by the Agency.

The Secretariat is also responsible for processing all applications filed under section 41 of the Act which states that the NTA "may review, rescind or vary any decision or order made by it or may rehear any application before deciding it if, in the opinion of the Agency, since the decision or order or the hearing of the application, there has been a change in the facts or circumstances pertaining to the decision, order or hearing". In this connection, the Secretariat ensures that the pleadings submitted by parties of record comply with the practice and procedure set out in the Agency's General Rules and that the case when presented to the Agency for its consideration contains a detailed analysis of the subject-matter and reasons for the Agency's decision which the Secretary conveys to the applicant and respondents.

Anyone dissatisfied with an Agency order or decision may also appeal to the Governor in Council (section 64 of the Act) or to the Federal Court of Appeal on a question of law or jurisdiction (section 65 of the Act).

ACTIVITIES

In 1988, the Secretariat processed 1,267 orders and 509 decisions. The breakdown by mode of transportation was as follows:

Orders (1988)

Rail	1,184
Air	74
Water	3
Motor Vehicle	6
	1,267

Decisions (1988)

Rail	23
Air	480
Water	6
Motor Vehicle	-
	509

In 1988, 11 applications for review were received in the Secretariat. With the 19 cases carried over from the previous year, the total number of review applications processed in 1988 was 30.

Of the 19 applications for review carried over from 1987 and processed in accordance with the Canadian Transport Commission General Rules, which provided broader grounds for review, nine dealt with air transportation: two of those cases were found to be reviewable and the applications were granted; one was withdrawn; one was not pursued because subsequent developments obviated the need to process the application; and five cases were denied as there were no valid grounds to warrant a review. Of the ten applications for review in the area of rail transportation, eight were denied for lack of grounds for review, one was withdrawn, and one was deemed reviewable with the parties being given an extended period in which to submit supplementary pleadings. In the latter case, processing will be carried forward to 1989.

Of the 11 applications for review filed in 1988 under section 41 of the *National Transportation Act, 1987*, five involved air carriers and six were rail related or dealt with other matters. Three of the air cases were denied as the applicants had not demonstrated that there had been a change in the facts or circumstances since the original decision or order had been issued. One air case will be carried forward into 1989 and one was resolved when the carrier was subsequently granted its licence. Of the six applications dealing with rail related or other matters, two were denied for the same reasons as set out above in the air cases, one was granted on the basis of new facts and three will be carried forward into 1989 for final processing. For further information on the review cases see Appendix E.

Provided below is a list of the regulations processed in the Secretariat and adopted by the Agency in 1988:

1. *Part VII Exemption Regulations*. SOR/88-15
2. *Asset and Revenue Determination Regulations*. SOR/88-16
3. *Railway Freight Tariff Regulations*. SOR/88-22
4. *National Transportation Agency General Rules*. SOR/88-23
5. *Northern Marine Resupply Services Regulations*. SOR/88-24
6. *Railway Lines Abandonment Regulations*. SOR/88-25
7. *Railway Interswitching Regulations*. SOR/88-41
8. *Extra-Provincial Truck Undertaking Licencing Regulations*. SOR/88-46
9. *Air Transportation Regulations*. SOR/88-58

DISPUTE RESOLUTION BRANCH

The Dispute Resolution Branch supports the NTA's function of resolving economic disputes between carriers and users of transportation services, in the interests of efficiency and utility of the transportation network. Activities include responding to specific applications and complaints concerning matters within the NTA's jurisdiction, conducting public interest investigations, and providing mediation services and arbitration support. The Branch has special responsibilities in implementing the NTA's mandate with respect to transportation rates and services, rail competitive access measures, transportation of disabled persons, and mergers and acquisitions of Canadian transportation companies.

Statutory authority for these activities is provided in the *National Transportation Act, 1987*, the *Railway Act*, the *Western Grain Transportation Act*, the *Railway Relocation and Crossing Act*, the *Shipping Conferences Exemption Act, 1987*, the *Pilotage Act*, and the *St. Lawrence Seaway Authority Act*.

The Branch is organized into four Directorates. The Rail Complaints and Investigations Directorate and the Air and Marine Complaints and Investigations Directorate have general responsibility for those modes while the Mediation and Arbitration Services Directorate and the Transportation Services for Disabled Persons Directorate have responsibilities which cross modal lines.

MEDIATION AND ARBITRATION SERVICES DIRECTORATE

On agreement of the parties, the Directorate mediates disputes between shippers and carriers or between carriers. The Directorate also administers the final offer arbitration provisions of the *National Transportation Act, 1987*, respecting disputes over domestic air transportation and the carriage of goods by rail.

Mediation is an informal, voluntary dispute-resolving technique. It allows the parties involved in a dispute to reach a settlement with the assistance of a third party. Agency staff analyse issues, and arrange and conduct

mediations within 30 days, or some other time limit agreed upon by the parties. The major advantages of mediation are its low cost, the avoidance of litigation and its rapid turnaround.

The final offer arbitration provisions are found in sections 47-57 of the Act. On request of a shipper, final offer arbitration may be used to resolve disputes of a private or narrow nature concerning rates or conditions of carriage. Arbitrations must be completed within 90 days. The task of the arbitrator, who cannot be an NTA employee, is to choose between the final offers of each of the parties. The decision of the arbitrator is binding on both parties.

The Directorate maintains a list of available arbitrators and supplies support services to an arbitrator, where required. The Directorate also participates in Agency or Ministerial investigations where consultative techniques are applicable pursuant to sections 26, 31, 32, 35 and 59 of the *National Transportation Act, 1987*, and implements information programs concerning the mediation process.

Throughout this first year, the Directorate has responded to over 25 formal requests for consultation or mediation on a variety of topics involving the rail and marine modes. A significant area of concern has been disputes among shippers, municipalities and railways arising as a result of proposed rail line abandonment applications before the Agency. Investigations and consultations have taken place on disposition of facilities and property, effects on existing industries, restoration of rights-of-way, and the provision of alternative transportation.

In addition, the Directorate provided briefings to over 50 shipper, carrier and municipal groups and associations to explain the content and implications of the rail freight, line rationalization and dispute-resolving mechanisms of the new legislation. These briefings have not only clarified the newly deregulated environment, but have also resolved potential problems and encouraged the use of the new provisions of the Act and of the more open and accessible services of the NTA.

RAIL COMPLAINTS AND INVESTIGATIONS DIRECTORATE

The Rail Complaints and Investigations Directorate investigates and resolves complaints, applications, or referrals made by carriers, shippers and/or travellers on matters pertaining to railway transportation which are regulated under the *National Transportation Act, 1987*, the *Railway Act*, the *Railway Safety Act* and the *Western Grain Transportation Act*.

Three of the Directorate's four divisions focus on resolving disputes concerning rail rates, rail service, and rail infrastructure, and a fourth division is concerned with statutory tariff matters.

The Rail Rate Complaints and Investigations Division addresses resolution of disputes arising from rail freight and passenger transportation-related pricing practices. It also implements rate aspects of the competitive access provisions of the NTA, 1987.

In 1988 this group supported a major Agency public hearing, investigation and decision, regarding a complaint by Voyageur Inc. concerning proposed discount fares by VIA Rail. This case was one of five formal rate-related complaints received pursuant to the NTA, 1987 during the year.

During the year six informal evaluations of matters with public interest dimensions were carried out. For example, Division staff looked into concerns of Atlantic Container Express Limited over CN's proposed container shipping rates to Newfoundland. In addition, two applications under section 113, NTA, 1987 concerning non-compensatory rates were received. As well, the Minister of Transport referred more than 35 rate-related questions, inquiries and correspondence to the Division.

An important activity for the Division in protecting and promoting competitive access for shippers is work on applications for the setting of competitive line rates under section 136 of the NTA, 1987. The first case in which the Agency determined a competitive line rate was completed in 1988, as a result of an application by Alberta Gas Chemicals Limited. Only one other competitive line rate application was received during the year, but it was withdrawn before an Agency determination was made.

Other projects included the drafting of regulations on applications for variable rates under section 45 of the *Western Grain Transportation Act* and an inquiry at the request of the Minister into the possible joint usage of railway trackage in Saskatoon, to allow rail traffic to by-pass the city core.

The Rail Service Complaints and Investigations Division coordinates the investigation of issues involving service aspects of rail transportation.

Over the past year a major portion of the Division's work load has centred on interswitching applications and related matters, pursuant to section 152 of the

NTA, 1987. Extended interswitching, a primary initiative of the new legislation, figured prominently, as the Division handled five applications for expanded interswitching, informally investigated five related cases, and prescribed new interswitching rates. In the Agency's first application for extended interswitching, which involved Domtar Inc.'s plant at Donnaconna, Quebec, the Agency accepted the shipper's arguments and deemed the plant to be within interswitching limits.

The Division also conducted an inquiry under section 32 of the NTA, 1987, into Essex Terminal Railway's application for exemption from *Railway Interswitching Regulations*. The inquiry report, which recommended that the application be rejected, was adopted as an Agency decision.

The Agency administers sections 260, 280 and 281 of the *Railway Act*, and sections 144 to 147 of the NTA, 1987, through which rail passenger service discontinuance, carriage, and rate disputes are resolved. The Rail Service Complaints and Investigations Division supports the Agency's role in these areas.

VIA Rail's successful application to remove overnight train service between Ottawa and Toronto was one of 12 formal passenger service complaints or applications dealt with by the Division, along with over 40 Ministerial referrals regarding service-related matters.

The Division received two applications for running rights/joint track usage pursuant to sections 148 and 149 of the NTA, 1987, work on which is continuing. As well, the Division informally examined numerous disputes involving accommodation of rail traffic. These disputes concerned railway common carrier obligations, for which the Agency is responsible under sections 144 to 147 of the NTA, 1987.

The Rail Infrastructure Programs Division examines disputes regarding the public interest in, and apportionment of costs of railway grade crossings, highway/railway grade crossings, drainage ditches and related matters under the *Railway Act* and the *Railway Relocation and Crossing Act*. These responsibilities are the functions retained by the Agency following the passage of the *Railway Safety Act*, which saw a variety of past Agency safety-related functions transferred to Transport Canada. To prepare for the transfer of functions which occurred with the coming into effect of the Act on January 1, 1989, Division staff in 1988 reviewed historical and current applications and developed processing systems. Regulations and guidelines concerning cost apportionments and related matters were reviewed, and extensive contact and consultation with highway and railway authorities across the country was initiated to ensure an acceptable and effective application processing system.

The Tariff Analysis Division is responsible for the receipt, collection and analysis of railway freight and passenger tariffs, pursuant to sections 114 to 119 and 121 to 133 of the *National Transportation Act, 1987* and sections 9 and 282 of the *Railway Act*.

Essentially, the new legislation requires filing of only those tariffs to which subsidies apply. However, it also requires the filing of confidential contracts, that is, where the rates, terms and conditions of carriage between a shipper and carrier are not published. The institution of these confidential contracts was a major policy initiative of the new legislation. The Tariff Analysis Division is responsible for the filing, retention and security of confidential contracts under section 120 of the NTA, 1987.

More than 1,000 confidential contracts were filed with the Division during 1988. Published summaries of these contracts indicate they apply to a wide variety of traffic, carried within all regions of Canada, and apply to both Canadian and U.S. carriers.

The past year also saw the development and implementation of a number of related filing regulations, and Division staff provided expert analysis and interpretation of tariffs for investigations conducted by the Rate and Service Divisions, Mediation and Arbitration Services, and the Market Entry and Analysis Branch, among others.

Operationally, the Division has significantly streamlined the confidential contract filing process through electronic data transmission, in conjunction with Canadian National and Canadian Pacific. Development and expansion of this service is continuing, and approximately two thirds of all required CN and CP tariffs are now filed electronically. It is expected that in 1989 this proportion will rise to 100 per cent.

Other filings with the Division in 1988 included:

- 180 statutory tariffs
- 373 limited freight tariffs
- one agreed charge
- 14 bridge and tunnel tariffs
- 297 express tariffs

- 100 passenger tariffs

Special Investigations

Throughout 1988, a number of special staff teams involving the Mediation and Arbitration and Rail Complaints and Investigations Directorates conducted special projects and investigations, generally related to rail transportation matters. One of the more interesting projects undertaken in this area was an in-depth review of Canadian Transport Commission railway liability General Orders conducted in conjunction with shippers and carriers and the drafting of proposed new liability regulations. A special investigation, requested by the Minister under section 31 of the NTA, 1987 into the abandonment of a CSX railway line in St. Thomas, Ontario resulted in an agreement by the railway to address concerns raised by affected municipalities and road authorities. In addition, the Directorates played a major role in an inquiry into the costing methodology used to determine compensation between VIA and CN for train service agreements.

Directorate staff participated in a railway relocation study examining the feasibility of routing CP traffic over CN lines in Saskatoon.

Other statutory responsibilities of the Rail Complaints and Investigations Directorate include:

- CN's Terratransport Roadcruiser bus service in Newfoundland (section 195, NTA, 1987)
- Rates under the *Western Grain Transportation Act* (sections 45, 46, 52, WGTA)

AIR AND MARINE COMPLAINTS, INVESTIGATIONS AND TARIFFS DIRECTORATE

This Directorate administers the tariff provisions of bilateral air agreements; oversees and coordinates Agency investigations and dispute resolution efforts involving air and marine matters, and the filing and analysis of a variety of air and marine tariffs; and houses the Agency's mergers and acquisitions unit. Legislation administered by the Agency regarding these matters includes the *National Transportation Act, 1987*, the *Pilotage Act*, the *St. Lawrence Seaway Authority Act* and the *Shipping Conferences Exemption Act*. The four Divisions which make up the Directorate centre on international air tariffs and related matters, the filing of tariffs and the provision of support services, investigations into marine and air issues, and mergers and acquisitions in the transportation sector.

The International Air Tariffs Division provides support to the Agency's role as the Canadian regulatory representative in bilateral and multilateral air transportation agreements. The Agency is mandated to protect the interests of the travelling public and Canadian carriers under sections 69, 70, 76, 86(4), 97(1)(b), 102(1)(g), (h) and (j), 103 and 104 of the NTA, 1987, and certain sections of Parts II and III, Part V, Division II and Part VI of the *Air Transportation Regulations*.

Division staff review fares, rates and terms and conditions of carriage as found in filed tariffs, and recommend the disallowance or substitution of tariffs found to create a situation prejudicial to the public interest.

Expertise and analysis of pricing, marketing and tariff matters is also provided in conjunction with other government departments in the negotiation of bilateral air agreements with foreign aeronautical authorities and government bodies; and in various investigations.

In 1988 the Division investigated and resolved 15 disputes or complaints by air carriers regarding the pricing practices of other carriers. As well, on-going efforts to replace time consuming and expensive manual filing of paper tariffs with electronic filing systems included a consultant's study, and discussion with American and British aeronautical authorities aimed at standardizing electronic tariff filing systems.

Statistics on the number of tariff filings received by the Division can be found in Appendix A-II.

The Tariff Records and Support Division carries out the physical filing and indexing of air and marine tariffs and provides tariff related and logistical support to the Directorate's other three divisions.

In 1988, major projects included the completion of an inventory of all domestic tariff publications, and the complete reorganization of the tariff record centre. During this period Division staff identified and listed inactive carriers, pending further investigation, and computerized the Air Tariffs, and General Air Schedule Indices.

Division staff were also involved in the previously outlined computerization of international air tariff filings, and instituted a new coding system for all tariffs received and used in the Division's operations.

The Air and Marine Complaints and Investigations Division investigates air or marine related complaints, applications and related matters arising from the Agency's responsibilities under the NTA, 1987, the *Pilotage Act*, the *St. Lawrence Seaway Authority Act* and the *Shipping Conferences Exemption Act*.

The Agency conducts investigations upon objection to proposed pilotage charge increases, under section 23 of the *Pilotage Act*. An important project of the Division in 1988 concerned an application by the Atlantic Pilotage Authority for increased pilotage charges. Recommendations provided by the Division following the investigation resulted in a decision by the Agency to disallow the application.

During 1988, numerous formal and informal investigations of varying complexity were conducted, and more than 300 formal and informal complaints were resolved by Division staff. (See Appendix A-IV).

In October 1988 the Division began an investigation under section 59 of the NTA, 1987. The application, by the Canadian Meat Importers Committee, represents the first application to the Agency under this section of the Act, which is designed to protect against rates, acts or omissions which are contrary to the public interest. The investigation, which is continuing, focuses on the applicability of certain charges levied by the Australia/Eastern Canada Shipping Conference.

A major responsibility of the Division is the protection of the public interest relating to basic fare increases on monopoly air routes in southern Canada and basic fares and/or increases on routes in the Canadian north. The Division, upon application, reviews these fare levels or increases to ensure they are not prejudicial to the public interest.

During 1988 the Division conducted three such investigations concerning air services in northern Canada, and as a result the Agency concluded that the level and/or increase of air fares were not unreasonable.

Shippers are also protected through a similar mechanism from rates, charges, and terms and conditions for the movement of cargo which are contrary to the public interest.

The Division carries out economic investigations and resolves disputes between air and marine users and carriers. In addition, the Division reviews, analyses and recommends acceptance, disallowance or other measures in regard to northern marine resupply tariffs for the Mackenzie River, Lake Athabasca and the western Arctic. The latter is an effort to enhance the continued viability of northern settlements and protect shippers from monopoly situations.

As required by the *St. Lawrence Seaway Authority Act*, the Agency provides a mechanism for the review of transportation charges on the St. Lawrence Seaway, through the receipt of tariffs. Investigations are conducted by the Division into these tariffs, and related matters, upon complaint.

The Mergers and Acquisitions Division administers the merger and acquisition provisions of Part VII of the *National Transportation Act, 1987*.

The provisions allow interested parties to initiate an Agency review of the proposed acquisition of large transportation undertakings under federal jurisdiction. Any person proposing to acquire an interest in a federally regulated transportation undertaking with assets in Canada or annual sales in or from Canada in excess of $10 million must notify the NTA. The Agency then arranges for public notification to be published in the *Canada Gazette*.

If, within 30 days of this notice, an objection is received, the NTA must undertake a review, which may include public hearings. Upon completion the Agency must disallow the proposed acquisition if it finds that it would be against the public interest.

During 1988, the NTA published notices of 13 proposed acquisitions (two air and 11 trucking) in the *Canada Gazette*. However, no objections were received by the Agency regarding these transactions.

The NTA received Governor-in-Council approval for exempting three proposed transactions from the merger and acquisition provisions of the NTA, 1987, as allowed under subsection 253(6).

As well, the Agency issued 12 rulings in response to requests for clarification of the Act's merger and acquisition provisions, and confirmation of the application of the Act to specific proposed acquisitions.

TRANSPORTATION SERVICES FOR DISABLED PERSONS DIRECTORATE

The National Transportation Policy, as set out in section 3 of the *National Transportation Act, 1987*, requires that carriers or anyone providing transportation services subject to federal jurisdiction not unduly restrict the mobility of persons with disabilities, so far as practicable. The Act defines the powers the Agency may exercise to fulfil this policy.

The powers assigned to the NTA with the coming into force of the Act on January 1, 1988, which were broader than those exercised by the previous regulatory authority, were further expanded by an amendment to the Act in July empowering the NTA to prescribe, administer, and enforce regulations respecting accessibility standards for all modes of transportation under federal jurisdiction. The primary function of the Transportation Services for Disabled Persons Directorate is to support the Agency in implementing this mandate.

The NTA's regulatory authority now includes:

- the tolls, terms and conditions of transportation, facilities, services, and equipment offered by VIA Rail, CN's Terratransport Roadcruiser bus service in Newfoundland, Marine Atlantic ferries and other federally subsidized ferry services;
- the tolls, terms and conditions of transportation, facilities, services and equipment offered by air carriers;
- the facilities, services and equipment of the airports subject to federal jurisdiction;
- the training provided to transportation personnel interacting with persons with disabilities; and the communication of information to persons with disabilities.

The National Transportation Agency monitors the transportation industry and investigates complaints to determine whether any aspect of a transportation service creates an undue obstacle to the mobility of persons with disabilities. If it is so determined, the Agency can order the provider of the service to correct the problem and/or pay compensation for any expenses incurred by the person with disabilities because of the obstacle (subsection 63.3(3) of the Act). A contravention of the Act or of Regulations promulgated thereunder may be subject to penalties (section 63.4).

The *National Transportation Act, 1987* also commits the National Transportation Agency and the Canadian Human Rights Commission to coordinating their activities in relation to the transportation of persons with disabilities so as to foster complementary policies and practices, and to avoid jurisdictional conflicts.

Furthermore, the Transportation Services for Disabled Persons Directorate plays an important role in contributing to the fulfilment of the policy defined in the Act by liaising with interested/affected parties, e.g., persons with disabilities and providers of transportation services, to determine how accessibility to the transportation system can be improved.

Highlights for the Directorate

- The Transportation Services for Disabled Persons Directorate actively participated in the work leading to the amendment in July of the *National Transportation Act, 1987*. This amendment empowered the Agency to prescribe, administer and enforce regulations respecting accessibility standards for all modes of transportation under federal jurisdiction.
- In May, the NTA issued a Notice to interested parties soliciting comments regarding a proposal that, for domestic travel, a fare not be charged for the transportation of an assistant to a person with disabilities, and for additional seats required by a disabled/obese person. This matter is presently under review.
- During National Access Awareness Week, May 29 - June 4, the Directorate distributed an NTA brochure, describing the assistance which could be provided to travellers with disabilities under the *National Transportation Act, 1987*, to carriers, providers of transportation services, and other parties interested in the transportation of persons with disabilities.
- In November, staff of the NTA participated, with Transport Canada, in a regional workshop for blind and visually impaired persons sponsored by the Canadian National Institute for the Blind (CNIB). This workshop was the first of four to be held in different points throughout Canada. The workshops, involving carriers and providers of transportation services, are designed to sensitize non-disabled persons to the transportation needs of blind and visually impaired persons. In 1989, the NTA will be participating in other regional workshops sponsored by the CNIB, as well as in workshops addressing the needs of persons with hearing disabilities.

Directorate Statistics

Total number of complaints received: 36

Complaints by mode:	Air	Rail	Bus	Water
	24	8	2	2

MARKET ENTRY AND ANALYSIS BRANCH

The Market Entry and Analysis Branch's mandate is to regulate market entry and exit with respect to those services and regions where such regulation is necessary to protect the interests of the users of transportation services; and to monitor, on an annual basis, the effect of the governmental economic regulatory approach on the Canadian transportation system.

The activities of the Branch encompass the licensing of Canadian and foreign carriers in respect of their operations in Canada, and the enforcement of requirements established by Agency regulations and licences and by international agreements; participation in the negotiation and implementation of international air agreements; and monitoring and analysis of the impact of economic regulation on the transportation sector.

The Branch is organized into four Directorates: Domestic Operations, International Operations, Enforcement, and Industry Monitoring and Analysis.

In addition to staff at headquarters, the Branch provides functional direction to staff in the NTA's Western and Atlantic regional offices, who deal with local issues in respect of Branch activities. Also, enforcement staff are located in district offices across Canada.

DOMESTIC OPERATIONS DIRECTORATE

Southern Air Licensing: The Domestic Operations Directorate is responsible for the licensing of applicants who demonstrate that they are Canadian, hold the prescribed liability insurance, and an operating certificate. Licensees provide public air transportation for passengers and/or goods within the non-designated area, south of the demarcation line (see map, Appendix B).

On complaint, the Directorate ensures that notices of a carrier's intention to discontinue or reduce services to less than one flight a week are given in the prescribed form and manner.

Northern Air Licensing: The Domestic Operations Directorate is responsible for the licensing of applicants who demonstrate that they are Canadian, hold the prescribed liability insurance, and operating certificate. Once licensed these carriers provide public air transportation for passengers and/or goods to, from or within the designated area, north of the demarcation line (see map, Appendix B). Each application is given public notice in the prescribed form and manner and, in cases where an intervention is filed against the application, the Agency must be satisfied, on the basis of a reverse onus test, that the new service will not cause a significant decrease or instability in the level of service in the designated area. A decision must be issued with respect to each opposed and unopposed application, within 120 days, which may set terms and conditions on the licence that are considered by the Agency to be in the public interest.

Northern Marine Licensing: The Domestic Operations Directorate is also responsible for the licensing of water transport services for purposes of community resupply on the Mackenzie River watershed (including Lake Athabasca), and in the western Arctic.

Coasting Trades, Customs Regulations and the *Energy Supplies Emergency Act*: Under Part XV of the *Canada Shipping Act*, which is administered by Revenue Canada, the coasting trades are reserved for Canadian ships. If no suitable Canadian vessels are available, foreign vessels are permitted to enter the trades pursuant to the Coasting Trade Exemption Order. In response to applications for the use of foreign-registered vessels, the Domestic Operations Directorate canvasses the industry and makes formal recommendations to Revenue Canada on the availability of suitable Canadian-registered vessels. It provides similar recommendations in relation to the use of non-duty paid vessels in Canadian waters or in relation to the use of foreign-registered vessels for commercial marine activities other than coasting. In the latter case, staff of the Directorate chair the interdepartmental Advisory Committee on Coasting which provides advice to Revenue Canada for both "flag" and "customs" purposes.

Under the *Energy Supplies Emergency Act*, the Domestic Operations Directorate is consulted by the Energy Supplies Allocation Board in emergencies, and the Agency may order and authorize the use of Canadian and foreign-registered vessels to ensure an adequate supply of controlled products (as described in the *Energy Supplies Emergency Act*).

Commodity Pipeline Permits: The Directorate is responsible for processing applications to construct and operate commodity pipelines, submitting recommendations to the Minister on the issue of permits, and monitoring the operations of commodity pipelines.

Rail Certificates of Fitness and of Public Convenience and Necessity, and Notices of Agreements to Convey Lines of Railway: The Domestic Operations Directorate is responsible for processing applications from proposed railway companies for Certificates of Fitness, and Certificates of Public Convenience and Necessity. In the case of an application for a Certificate of Fitness, it ensures that the proposed railway has a safe operating capability and is adequately insured. Decisions must be made within 120 days. In the case of applications for a Certificate of Public Convenience and Necessity, the Directorate ensures that whatever public notice considered appropriate by the Agency is given. Once pleadings are closed, the Directorate analyses the economic, financial and public interest aspects of the application. The Directorate processes notices of agreement to convey lines of railways and recommends to the Agency whether an agreement would be in the public interest. The Agency has six months from the receipt of a notice to either approve or deny the agreement.

Activities

The *National Transportation Act, 1987* provided a new entry provision for air services to, from or within the northern and remote areas of Canada; greater opportunities for the establishment of short line railroads; and a scaling down of involvement in the marine mode to licensing only community resupply services on Lake Athabasca, along the Mackenzie River and within the western Arctic.

At the beginning of 1988, 176 applications for domestic and international air licences filed with the former regulatory body had to be finalized. As well, almost one application per calendar day was filed for new or amended licence authorities to operate air services to, from or within Canada's north. Over 40 applications were received for licences to operate air services in the southern area of Canada, where the applicant need only satisfy the Agency of being Canadian, having a Canadian aviation document (Operating Certificate) from Transport Canada and the prescribed liability insurance or evidence of insurability.

In addition to finalizing work carried over from the Canadian Transport Commission, and processing a

large volume of new applications, the Domestic Air and Rail Licensing Division also issued over 1,600 replacement licences to more than 650 air carriers.

Over the course of the year, many inquiries were received concerning the new rail legislation and the procedure for establishing a short line railroad. In addition, a Certificate of Fitness was applied for and issued which created a new railway company.

The Coasting Trade and Northern Marine Licensing Division contacted all previous northern marine licensees to determine whether they qualified and were interested in obtaining a resupply licence under the new Act. Five northern marine operators were licensed. The Division also finalized an annual reporting form to be used by northern marine carriers. In respect of coasting trade, over 50 requests for the temporary entry of foreign registered, non-duty paid vessels wishing to work in Canadian waters were processed. As well, officers of the Division participated in the development of new legislation entitled the *Coasting Trade and Marine Activities Act*. This Bill was with the Senate at the time of the November general election.

The Economic Evaluation Division assessed 185 applications for domestic air licences. In respect of domestic applications, this Division assessed interventions in opposition to applications from the perspective of whether the arguments raised were sufficient to find that the proposed service "would lead to a significant decrease or instability in the level of domestic service provided between points or to or from any point in the designated area" (northern Canada).

The Financial Evaluation Division devoted considerable time to reviewing compliance by air carriers with the liability insurance requirements prescribed by the *Air Transportation Regulations*. Considerable time was also given to analysing documentation filed by prospective air carriers purporting to be Canadian as defined in section 67 of the NTA, 1987.

INTERNATIONAL OPERATIONS DIRECTORATE

International Air Licensing: The International Operations Directorate issues licences and temporary authorities for scheduled international services in accordance with bilateral air agreements or special arrangements, if the applicant meets the liability insurance and operating certificate requirements and is a designated Canadian, or a designated non-Canadian, carrier. The Directorate may set terms and conditions on scheduled international licences, in the public interest.

The Directorate administers the selection process which results in the Minister's designation of Canadian carriers to operate under the Regional, Local and Commuter Services Agreement (RLCS) with the U.S.

International Operations issues licences for non-scheduled international services on the basis of a public interest test, liability insurance, and operating certificate requirements, in the case of a Canadian carrier. In the case of a foreign carrier, the same criteria apply as well as a requirement to provide evidence that the carrier has equivalent licensing authority from its own country. A decision respecting the public interest test must be made within 120 days. Licence terms and conditions may be set in the public interest.

The Directorate issues permits for international and charter flights and grants waivers of charter requirements to non-scheduled international licensees. (See Appendix B-II). It also sets conditions on charter permits.

International Air Agreements: The Directorate prepares evaluations and advice pertaining to the operation of international air services in support of government negotiations in international civil aviation; collaborates with other government departments in the negotiation of bilateral air agreements with foreign governments; implements and administers air agreements in accordance with its responsibilities as the Canadian economic regulatory aeronautical authority under the agreements and Canadian law; and consults with foreign economic regulatory aeronautical authorities on international services and represents, from the regulatory perspective, Canadian interests at international meetings.

Activities

In 1988, staff of the International Operations Directorate were engaged in a host of activities related to international air matters including bilateral negotiations with foreign governments as members of the Canadian negotiating team; provided support for Canadian participants in the Council and the Air Transport Committee of the International Civil Aviation Organization (ICAO); implemented a database system whereby information on bilateral air agreements was updated, compiled and loaded into system database files; reissued 991 former Air Transport Committee (ATC) licences to both Canadian and foreign air

carriers operating international services; incorporated into the licences new or amended terms and conditions, as applicable; implemented a charter arrangement with France; and consulted on charter matters with certain foreign governments.

Staff also participated in the preparation of the "Discussion Paper - Review of International Air Charter Policy" to be issued to industry for comment by Transport Canada early in 1989. Flowing from this paper has been preliminary work on a comprehensive review of the current *Air Transportation Regulations* related specifically to Advance Booking, Inclusive Tour, Common Purpose and Entity charter operations by air carriers.

A total of 15 applications were received which required assessment from an economic perspective. International licence applications which received opposition were assessed from a "public interest" perspective.

In the area of charters, the Directorate maintained close contacts with foreign regulatory authorities to facilitate the operation of charter programs and the harmonization of the application of charter rules. In this regard, the implementation of Canada-France charter arrangements was the most significant achievement. Consultations on charter matters were undertaken with Venezuela and Jamaica. The Directorate continued in its efforts to finalize arrangements with foreign aeronautical authorities on the exchange of supplementary statistics, and monitored the implementation of existing arrangements.

At the multilateral government level, the Directorate continued to provide support for Canada's participation in the Council and the Air Transport Committee of the International Civil Aviation Organization (ICAO). In addition, Directorate staff organized the work of and chaired two interdepartmental Committees involved in ICAO-related activities (the National Facilitation Committee, and the Committee for ICAO International Air Law Activities); participated in the Tenth Session of ICAO Facilitation Division held in Montreal in September 1988; and, as part of the Canadian observer team, attended the Thirteenth Triennial Session of the European Civil Aviation Conference (ECAC) and the ECAC/USA meeting on computer reservation systems.

ENFORCEMENT DIRECTORATE

The Enforcement Directorate promotes safe and effective transportation services in Canada by ensuring, to the extent possible, the integrity of the licensing systems for commercial air services and northern marine community resupply services.

The Directorate carries out investigations on commercial carriers operating domestic or international air services without a licence or in contravention of the terms and conditions of a licence. It investigates carriers operating a northern marine resupply service on the Mackenzie River watershed (including Lake Athabasca) or in the western Arctic without a licence or in contravention of the terms and conditions of a licence. With respect to unauthorized operations, an administrative fine may be imposed, or suspension or cancellation of the licence, or a request for prosecution may come from the Attorney General.

Directorate staff maintain ongoing liaison with the RCMP and conduct seminars in the regions for members of the RCMP as well as for the operators of small, local and regional air carrier services, to provide an understanding of the applicable regulations and to assist them in keeping informed of changes in the regulations.

Activities

The staff of the Enforcement Directorate continued to work in close cooperation with their counterparts in Transport Canada and with RCMP across Canada in investigations under Parts II and V of the *National Transportation Act, 1987* and related regulations. To ensure a coordinated effort in that regard, Memoranda of Understanding on Enforcement between the NTA and DOT, and the NTA and RCMP were ratified.

The Directorate also conducted a vigorous educational program to familiarize air carriers and air carrier users with the provisions of the Act and the *Air Transportation Regulations*.

INDUSTRY MONITORING AND ANALYSIS DIRECTORATE

The Agency is mandated to conduct annual reviews for each year from 1988 to 1991 on the operation of the new *National Transportation Act, 1987* , the amended *Railway Act*, the *Shipping Conferences Exemption Act, 1987*, the *Motor Vehicle Transport Act*, and all other Acts of Parliament pertaining to the regulation of

transportation for which the Minister is responsible. The Industry Monitoring and Analysis Directorate has been established to provide staff support for these reviews.

In conducting the annual reviews, the Directorate must take into account the overall policy objectives of the NTA. The annual reviews will include on a national and regional basis the following:

- changes in tariffs of carriers;
- changes in the level of service provided by carriers to shippers and travellers;
- changes in the structure and performance of the transport industry, including the number of carriers that have commenced or ceased to carry on business;
- changes in employment levels in the transportation industry;
- the time required to deal with any application, complaint or other matter referred to the NTA under any Act of Parliament;
- the effects of sections 134-142 of the *National Transportation Act, 1987* regarding competitive line rates on the revenues, financial viability, capital investments and service levels of railway companies (where it is found that any of the above criteria have been adversely affected by the use of competitive line rates, the Governor in Council may by order suspend or modify their use); and
- such other matters as the Minister may refer to the NTA.

Activities

During 1988, the Industry Monitoring and Analysis Directorate developed a monitoring plan which reflected the statutory review mandate.

Meetings were held with corporations, associations, groups and governments to make them aware of this new review function, and to invite their collaboration and participation through provision of information to assess the effectiveness of the legislation. During the course of the year, the NTA solicited information through surveys and interviews. Members of shippers' and travellers' associations were surveyed as well as some carriers. A representative sample of senior officials of trucking firms across the country were interviewed, as well as shippers, carriers and government officials, in the case of the monitoring program for the Mackenzie River, western Arctic and Lake Athabasca marine transport system. These surveys and interviews were supplemented with the development of other data sources in collaboration with other agencies such as the Atlantic Provinces Transportation Commission, the Canadian Industrial Transportation League, and other government departments.

RAIL SAFETY BRANCH

The Rail Safety Branch regulates rail transportation under the statutory authorities of the *National Transportation Act, 1987*, the *Railway Act*, the *Railway Relocation and Crossing Act*, the *Western Grain Transportation Act*, the *Transportation of Dangerous Goods Act* and the *Safe Containers Convention Act*.

The Branch is divided into three Directorates, Engineering, Operations and Railway/Pipeline Investigations. The regulatory activities of the Branch are technical in nature. There are eight broad categories of activity, as follows:

- Accident Investigation;
- Equipment Monitoring;
- Infrastructure Monitoring;
- Operations Monitoring;
- Railway Occupational Safety and Health;
- Regulation and Compliance in the Movement of Dangerous Goods by Rail;
- Railway/Highway Interface; and
- Development of Standards.

The Branch has six district offices located in Moncton, Montreal, Toronto, Winnipeg, Calgary, and Vancouver. These district offices carry out the inspection programs necessary for the technical regulation of safety which are described below. The crucial role of the district offices in the successful performance of technical regulation is evident in that nearly two-thirds of technical regulatory staff are located in these six districts.

ENGINEERING DIRECTORATE

This Directorate is responsible for three areas of technical regulation:

- Infrastructure Monitoring;
- Standards and Regulations; and
- Railway/Highway Interface.

Infrastructure Monitoring

Track and Right-of-Way Inspection

This program is a scheduled inspection of the track structure on a three to five year basis, to detect dangerous conditions and ensure a satisfactory level of maintenance.

There are two aspects to the program:

(a) a scheduled inspection of the right-of-way carried on in conjunction with the track inspection program. During 1988, 9,000 miles were inspected; and

(b) inspections of specific locations, where unsatisfactory conditions have been brought to the Directorate's attention either by complaints or as a result of derailments. During 1988 special inspections of rights-of-way were carried out at 34 locations. Nine applications for fencing exemptions were received. There were also 11 applications for permission to construct track or open trackage for the carriage of traffic and a further 12 applications for pipeline crossings. There were also six applications for grade stabilizations.

In addition, special investigations were conducted into the maintenance of rail lines in Vancouver, B.C., Fredericton, N.B., and Dartmouth, N.S.

A series of meetings concerning trespassing problems in the Toronto area were held with all interested municipalities, the railways and the province.

Structures

This program entails the review and approval of applications pursuant to sections 189 and 192 of the *Railway Act* for authority to reconstruct railway bridges. During 1988, 149 such applications were received and 158 orders issued.

Right-of-Way Fire Prevention

In 1988, 378 provincial forestry officers were authorized to act on behalf of the Rail Safety Branch to ensure that proper fire protective measures were taken by the railways.

Restricted Clearances

This program entails the review of applications for approval to construct trackage or structures that do not meet the minimum clearance requirements. During 1988, 11 such applications were processed.

Branch Line Rehabilitation Program

A formal agreement between Transport Canada and the NTA assigns the responsibility for engineering inspection and control of the Prairie Branch Line Rehabilitation Program to the NTA.

This federal government program, designed to upgrade or restore nearly 5,900 miles of grain-dependent branch lines in the basic railway network in western Canada, continued during 1988. The minimum standard to which these rail lines are rehabilitated permits the carriage of carloads with a gross vehicle weight of 220,000 lbs. at speeds of 30 mph on a year-round basis. Expenditures to March 31, 1988 total approximately $900 million.

During 1988, engineering inspections were conducted on current work, and preliminary inspections for the 1989/90 year have also been completed.

CP Rail Rogers Pass Project

During 1988, work on the Rogers Pass tunnel project in British Columbia continued at a peak level and on December 5, 1988 the NTA issued an order authorizing the opening of the tunnel for the carriage of traffic.

This grade improvement project, designed to reduce CP Rail's westward grade and increase main line track capacity to the Pacific coast, cost in excess of $600 million. Construction included 21 miles of main track, 11 bridges, and two tunnels of nine miles and one mile in length respectively.

Maintenance Monitoring Program

One of the responsibilities assigned to the NTA under the provisions of the *Western Grain Transportation Act* is the monitoring of the annual maintenance work performed by the railways on grain-dependent rail branch lines. This monitoring program was carried out in 1988 under the direction of the Rail Safety Branch's Director of Engineering.

Standards and Regulations

The Standards Division develops and revises regulations dealing with railway operations,

engineering, and rolling stock. Technological, organizational, and administrative changes in the railway industry are examined, and regulations must be responsive to the wider economic and social changes in Canada. The impetus for change comes from five main sources:

- Hearings conducted by the NTA;
- Investigations conducted under section 226 of the *Railway Act*;
- Analysis of data arising from NTA programs described elsewhere in this report;
- Representations from the railways, the Canadian Railway Labour Association, and from the public at large; and
- Representations from federal, provincial, and municipal governments.

Regulations

The following new regulations or amendments were approved by the Agency in 1988:

- *Railway Track Safety Standards Regulations;*
- *Regulations Respecting the Medical, Vision and Hearing Examination of Railway Employees*;
- *Regulations Respecting Application, Handling and Maintenance of Locomotive Data Event Recorder Systems*;
- *Amendment to Pipe Crossings under Railways Regulations*, CRC, c.1187 (E-10);
- *Amendment to Wire Crossings and Proximities Regulations*, CRC, c.1195 (E-11);
- *Amendment to Height of Wires of Telegraph and Telephone Lines Regulations*, CRC, c.1182 (E-18); and
- *Amendment to Railway Motive Power Equipment Regulations*, CRC, c.1169 (O-21). Locomotive Safety Controls.

Railway/Highway Interface

Railway Crossing Protection

The NTA authorizes: the construction and reconstruction of railway/highway crossings at grade; the installation and modification of automated warning device systems, and of other improvements for the protection, safety, and convenience of the public at railway/highway crossings; and the construction and reconstruction of grade separations. Federal funding has been provided for such projects since the beginning of the century and has been a significant factor in reducing crossing hazards. For example, between 1979 and 1987, the number of accidents fell by 52 percent. In 1988, however, preliminary figures indicate the number of accidents increased by 3.5 percent over 1987.

NTA staff investigate the sites of all railway/highway crossing accidents where casualties occur, as well as a number of the non-casualty accident sites. A slow order reducing train speeds to 25 mph is automatically applied at all public crossings where accidents involving casualties have occurred. Where there are no automated warning devices at public crossings and inspection has indicated that such are needed, NTA staff approach the railway and the local road authority to obtain corrective action. Where there are automated warning devices already installed, NTA staff evaluate them with a view to adding devices where warranted.

Payments of $12.5 million were made in 1988 under section 20 of the *Railway Relocation and Crossing Act* for approved projects. In crossings at grade and crossing warning systems 848 projects were completed.

The NTA continued its participation in Operation Lifesaver, a safety campaign aimed at increasing public awareness of the hazards at level crossings. This program is jointly funded by the Railway Association of Canada and Transport Canada. NTA headquarter's and district offices' staff participate in the program in an advisory capacity.

The NTA also has an ongoing Working Group on Railway Crossing Safety which examines the overall problem of railway crossing accidents and initiates measures that could be taken to reduce such accidents. There were three meetings of the working group in 1988. Membership in this group includes the railways, railway labour unions, police, Operation Lifesaver, the Federation of Canadian Municipalities, Transport Canada, and the Roads and Transportation Association of Canada which speaks on behalf of the provincial deputy ministers of transportation.

Computerized records are maintained of the 30,000 locations where public roads cross railway lines which are under the NTA's jurisdiction. These records provide important information in identifying and

evaluating crossings requiring the installation of automated warning devices.

Grade Separation

Federal funding assistance was provided under the *Railway Relocation and Crossing Act* for the construction of one grade separation. Another 34 orders for the construction or reconstruction of grade separations were issued by the NTA during 1988.

Railway Traffic Control Signal Systems

In 1988, 56 project applications relating to train control signal systems were investigated and approved.

There is an ongoing program to monitor maintenance and operation of electric signals in automatic block signal and centralized traffic control territories, at interlocked movable bridges and interlocked railway/highway crossings to ensure proper operation of signals.

Railway/Highway Warning Devices

There is an ongoing review of warning device systems, particularly at crossings of a complicated nature, and of upgrading such systems where now possible through technological advances. Following the program carried out previously in British Columbia, Alberta, Saskatchewan, Manitoba and part of Ontario, the installation of new, improved red and white pictographic crossing signboards was continued in the remainder of Ontario, Quebec and the Atlantic provinces and was completed in March 1988.

Studies were carried out on accident rates at particular railway/highway crossings and on the remedial action to be taken.

Branch officers were active on committees carrying out research on warning devices and on the use of active warning signs at the approaches to railway/highway crossings.

Construction projects of a signal nature completed during the year totalled 288 new installations and, in addition, 335 projects were undertaken, usually of a minor nature, on existing installations.

OPERATIONS DIRECTORATE

This Directorate is responsible for four areas of technical regulation:

- Equipment Monitoring;
- Dangerous Goods;
- Operations Monitoring; and
- Occupational Safety and Health.

Equipment Monitoring

This program is a scheduled inspection of railway rolling stock at various locations across the country to detect dangerous conditions and monitor the quality control processes of the railway. In 1988, 5,273 motive power units were inspected by regional personnel during 1,142 inspection visits and 44,132 cars were inspected on 1,291 different visits.

The Directorate also carried out a scheduled inspection of train heating boilers, stationary boilers, air reservoirs, and train air brake systems to detect dangerous conditions and ensure that a satisfactory level of maintenance was carried out. During 1988, 523 train heating boilers, 220 stationary boilers, 1,332 air reservoirs and 463 air brake tests were observed and inspected across the country.

Dangerous Goods

This program activity includes monitoring the effectiveness of carrier compliance with train marshalling, documentation, placarding, and blocking and bracing of carload and less than carload shipments; inspection of dangerous goods rolling stock including tank cars, containers, trailers, and portable tanks; inspection of shipper and consignee loading and off-loading facilities; inspection of bulk storage facilities, hydrostatic retest, drum reconditioning, and cylinder facilities; instructions to carriers, shippers, manufacturers, and other agencies; and approval and inspection of explosives handling sites.

During 1988, NTA staff inspecting railway yards, terminals and shippers' sites carried out 13,300 dangerous goods rail car/shipping documentation inspections and 1,300 container inspections. A total of 670 storage facilities and a further 123 sites served by rail were inspected; also 134 orders were issued approving new sites or cancelling old ones.

Under Regulations 1978-11 Rail, one explosive handling site was approved while four sites were denied approval; and 56 hydrostatic retesting facilities were also approved in 1988.

Special permits are issued for the transfer of products, single-trip movements, new blocking and bracing techniques, and dangerous goods packaging. Under paragraph 71.6(a) of the Canadian Transport Commission's (CTC) *Regulations for the Transportation of Dangerous Commodities by Rail*, 124 new special permits were issued and 270 revised, seven special permits were revoked and four applications were denied. Pursuant to section 73.9 of the Regulations, 2,122 non-CTC specifications series International Maritime Organization portable tanks were approved to be transported by rail under the stencil scheme format; also five compressed gas cylinder manufacturers were approved.

During 1988, there were 625 dangerous goods accidents/incidents reported.

Operations Monitoring

The NTA is responsible for monitoring train and yard operations to ensure that they conform with safety requirements.

Monitoring of railway dispatching practices was carried out throughout the year at various offices as a matter of routine inspection. Some exceptions were noted and they were reported to the railways for corrective action.

The NTA received five appiications for implementation of Computer Assisted Manual Block System method of train control from CN covering 16 subdivisions, and three applications from CP Rail for implementation on 22 subdivisions. The applications for the 16 CN subdivisions were investigated and 14 were approved, while the applications for the 22 subdivisions on CP were investigated with 18 being approved. Quebec North Shore & Labrador Railway and DEVCO made applications for one subdivision each, which are under consideration.

The NTA carries out an ongoing monitoring program of operations practices. Staff travelling on train locomotive and cabooses evaluate the performance of railway personnel. During 1988, staff rode 668 trains covering 54,391 miles and made 15 visits to yards for operations monitoring.

The program of monitoring trains carrying special dangerous commodities at "gateway inspection" points to ensure compliance with the regulations continued in 1988. During the year, 484 trains were monitored of which 168 were handling special dangerous commodities. There were three violations recorded during 1988.

Occupational Safety and Health

The Rail Safety Branch is responsible for the administration of Part IV of the *Canada Labour Code* and subsequent *Occupational Safety and Health Regulations* for those employees working on board trains in the rail industry i.e., running crews, on board passenger service representatives, etc. Personnel of the Branch have been appointed as occupational safety and health safety officers by the Minister of Labour pursuant to section 97 of the Code to carry out this work on his behalf.

During the year, safety officers have been actively monitoring over 100 railway safety and health committees across the country to encourage proper compliance with the *Occupational Safety and Health Regulations*. The employer is required by the Code to hold safety and health committee meetings at least once a month to consider the health and safety conditions in the workplace. Counselling sessions have been held with a number of committees where presentations have been given by occupational safety and health staff to educate employers and employees on the occupational safety and health legislation. Particular emphasis has been given at this time to those sections dealing with employees rights to refuse work which they consider to be dangerous to their health or safety. These sessions have been well attended by representatives from both employer and employee groups.

During the year, safety officers conducted 1,360 inspections of railway rolling stock to evaluate compliance with *On Board Trains Occupational Safety and Health Regulations*. These officers have also been involved in the on-site investigation of 11 "right to refuse" cases invoked by rail employees pursuant to section 86 of the Code. In one case, the employer and trade union requested a regional safety officer to review the directions issued by a safety officer under section 103 of the Code. The directions were subsequently rescinded as a result of this review. In another case, an appeal was made by an employee to the Canada Labour Relations Board in respect of a decision of a safety officer wherein he ruled that an employee could not invoke his right to refuse because of a procedural error. The Board's decision in this matter is pending.

Federal and provincial legislation was amended this year to permit the implementation of the Workplace Hazardous Materials Information System (WHMIS). WHMIS is a national system which provides information on hazardous materials used in the work place recognizing the interests of workers, employers, suppliers and regulators, balancing the worker's right to know with industry's right to protect confidential business information.

The objective of WHMIS is to ensure the protection of Canadian workers from the adverse effects of hazardous materials through the provision of relevant information while minimizing the economic impact on industry and the disruption of trade. The federal work place requirements for WHMIS on board rail activities are contained in the *On Board Trains Occupational Safety and Health Regulations* which came into force on October 31, 1988.

RAILWAY/PIPELINE INVESTIGATIONS DIRECTORATE

Railways under federal jurisdiction in Canada are required by law to notify the Directorate of any unexpected occurrences involving trains, engines, railway cars or on-track equipment that affect or could affect the safety of rail operations. The reporting occurs on an immediate basis except for occurrences involving only minor monetary damage. The accident reports include data on fatalities and personal injuries caused by derailments, collisions, highway crossing accidents, dangerous commodity releases, and other incidents resulting from railway operations. The Directorate is expected to investigate and study the causes and circumstances surrounding railway and commodity pipeline accidents and incidents; investigate and study unsafe circumstances or events which do not result in fatality or injury or significant property damage but which, if left unattended, could result in serious accidents; develop recommendations for remedial regulatory action to improve safety, and maintain, analyse and report on historical accident frequency and cause data. This latter type of analysis, which is in reality an investigation, results in an identification of trends and anomalies which provide a means to develop a better understanding of changes in risks to the public, train passengers, and railway employees. The regulation which governed the past reporting of railway accidents has been revised and is on the Regulatory Agenda to be put forth in the spring of 1989.

The Directorate also provides immediate emergency information to Transport Canada, Environment Canada, and Labour Canada.

In order to carry out its mandate to efficiently respond to requests for recurring and ad hoc reports, and in order to assist and enhance the statistical analysis, and enhance its computer procedures, the Directorate updated its computer system in 1988. As well, it purchased and installed additional state of the art hardware/software including enhanced workstations and a Local Area Network to improve efficiency.

In 1988, some 4,300 accidents/incidents were reported to the Railway/ Pipeline Investigations Directorate. Although many of these cases were of a minor nature, approximately 1,450 were referred to the District offices for investigation or auditing. These cases included 474 crossing accidents, 242 train derailments and 82 train collisions. (See Appendix C). The number of crossing accidents rose by 3.5 percent. However, the number of derailments was 3.5 percent less than in the previous year, while the number of collisions remained the same. In terms of work performed by the railways in 1988, traffic as measured in carload tonnage handled rose by 4.5 percent over the 1987 figure.

Most accidents are investigated by Directorate staff; however, different levels of investigation exist depending upon the severity or nature of the accident. A public hearing is the highest level available. The next level, through section 226 of the *Railway Act*, is a formal inquiry which, among other things, empowers Directorate investigators to call witnesses, perform on-site simulation tests and consult with engineering/operations experts. Other types of investigations include: informal on-site reviews, railway accident file audits, statistical analyses, and special studies.

Among the 1,450 investigations carried out by the Directorate, six formal section 226 investigations into major accidents/events were initiated in 1988. All entailed significant recommendations to improve railway safety. These inquiries are listed below and all six of the reports are now completed and available from the Secretary of the Agency.

January 13 Collision between a passenger train and a freight train at mile 2.00 Longwood Subdivision at Komoka, Ontario.

January 15 Collision between a freight extra and a yard movement at mile 6.10 Lanigan Subdivision at Regina, Saskatchewan.

February 21 Derailment at mile 13.80 Drummondville Subdivision at Trudel, Quebec.

February 21 Derailment at mile 41.33 Napadogan Subdivision at Bronson, New Brunswick.

March 11 Collision between tank cars and unit at mile 64.70 Canadian No. 2 Subdivision at Sarnia, Ontario.

June 8 Bomb threat aboard passenger train at mile 321.20 Kingston Subdivision near Guildwood, Ontario.

Over the year, the Directorate has prepared various other reports in response to ad hoc requests and, in 1988, developed a new statistical report produced on a weekly basis. This weekly bulletin entitled *Summary of Railway Accidents as Reported to the National Transportation Agency of Canada* contains highlights and information of current railway accident statistics and related analysis. Another important document which was released in April 1988 was entitled *Train Derailments, Train Collisions and Railway Crossing Accidents: Facts and Trends*. The report attempts to provide the reader with a better understanding of the significance of railway accidents and their trends. The Railway/Pipeline Investigations Directorate also produced its annual publication called *1987 Summary of Railway Accidents/Incidents as Reported to National Transportation Agency of Canada*. This summary focuses primarily on data for 1987 and compares it with similar figures for the previous year. Each section examines a particular accident category, the associated accidents/incidents and related casualties.

As noted above, the Directorate has gone through a developmental stage in 1988. This was, in part, aimed at becoming a "stand alone" organizational unit by January 1, 1989 - fully independent of the railway safety regulatory function and thereby removing the apparent conflict of interest associated with investigation and regulation being housed under the same roof and being carried out by the same staff.

TRANSPORTATION SUBSIDIES BRANCH

The Transportation Subsidies Branch is responsible for administering federal government programs for the establishment of rates and the subsidization of transportation services. This activity involves railway accounting, costing, the determination of freight or "compensatory" rates, the payment of subsidies in support of transportation services, and the evaluation of rail network rationalization proposals.

Statutory authority for these activities is provided in the *National Transportation Act, 1987*, the *Railway Act*, the *Western Grain Transportation Act*, the *Atlantic Region Freight Assistance Act*, and the *Maritime Freight Rates Act*.

During 1988, the Branch administered statutory payments of over $930.2 million in support of transportation services:

- $777.1 million in assistance lowered western grain transportation costs making Canadian producers more competitive in world markets.
- $96.7 million in payments lessened transportation costs for shippers in Atlantic Canada through the subsidization of rail and trucker transportation charges to eastern Canada.
- $21.4 million was paid for losses incurred on branch lines operated by the railways as an imposed public duty.
- $27.2 million subsidized the transportation of eastern movements of grain and flour for export.
- $7.8 million was paid for losses incurred in operating uneconomic non-VIA passenger train services.

The *Western Grain Transportation Act* requires a cost review every four years. The current review was started in 1988, and is to be completed by March 31, 1990. At the request of the Minister of Transport, the Branch initiated a study comparing the cost of moving grain to Thunder Bay versus the cost to west coast terminals. This study is to be completed at the beginning of 1989.

The Branch commenced decentralization of the Rate-Based Subsidies Directorate to the new Regional Office in Moncton, New Brunswick, and also concluded its work on the VIA Rail Costing Review.

The Branch is organized into the following four Directorates: Cost-Based Subsidies, Rate-Based Subsidies, Rail Rationalization and Financial Analysis.

COST-BASED SUBSIDIES DIRECTORATE

This Directorate makes payments in accordance with the *Western Grain Transportation Act* (WGTA); determines and recommends the payment of subsidies to compensate railways for uneconomic services operated as an imposed public duty; provides analytical support at public hearings; carries out annual investigations of CN and CP charges to VIA Rail; develops cost estimates required for the establishment of freight rate levels; and conducts special costing projects as required.

Details of subsidy payments made in respect of 1987 are contained in Appendix D-II to IX.

WGTA Activities

A significant portion of the Directorate's resources was devoted to the processing of CN, CP and BC Rail monthly applications for payments in respect of the WGTA (see Appendix D-I). Central Western Railway's monthly claims were verified and payment recommendations in the amount of $1,646,214 were forwarded to the Grain Transportation Agency in Winnipeg for processing under the System Improvement Reserve Fund. Additional verification was performed throughout 1988 on behalf of the Minister on the Special Assistance Program Agreement invoices submitted by CN, CP, BC Rail and Central Western resulting in payment recommendations of $59 million.

The Directorate continued to monitor CN and CP waybill systems in support of WGTA payments and to verify the railway systems of developing and applying workload service units used for rate making, subsidy and other costing purposes.

The Directorate is also responsible for determining the variable cost of moving statutory grain under the WGTA on an annual basis. This function includes the establishment of the annual rate scale for the movement of grain and the determination of the shipper and government shares of the freight rate. The Directorate also develops the Agency's annual recommendations to the Minister of Transport for the CN Adjustment as required by the WGTA.

Branch Lines/Passenger Train Services

During 1988, the Agency continued its financial support for the operation of uneconomic branch lines and eligible passenger train services not operated by VIA Rail. Monthly advance payments were made throughout 1988 for lines and services continuing in operation and, as well, further progress and finalization payments were made for previous years' operations based on initial and final claims filed with the Agency by the railways.

At the request of the Minister of Transport, the NTA undertakes an annual investigation of CN and CP charges to VIA Rail for services rendered in the operation of VIA Rail's passenger train services. The railways' charges are analysed to establish VIA Rail related costs in accordance with the NTA's *Railway Costing Regulations*. For 1986, a total railway charge of $270.8 million to VIA Rail was determined.

Eastern Movements

Monthly advance payments were made throughout 1988 for eastern movements of grain and flour for export.

During 1988, the Directorate also determined freight rates for prior years' eastern movements of grain and flour for export in accordance with section 272 of the *Railway Act*.

Rapeseed Products

In accordance with section 112 of the *National Transportation Act, 1987* the Directorate established 1989 minimum compensatory freight rates for the transportation of rapeseed products, governed by Order-in-Council P.C. 1976-894, by determining CN and CP's 1989 variable costs.

RATE-BASED SUBSIDIES DIRECTORATE

This Directorate administers the Agency's responsibilities with respect to federal payments to carriers handling designated commodities in Atlantic Canada.

Amounts certified for payment during the period under review as compared to calendar year 1987 are contained in Appendix D-X.

Statutory authority for these activities is provided in the *Maritime Freight Rates Act*, the *Atlantic Region Freight Assistance Act* and Regulations according to the enacting legislation.

The administration of this program is currently in the process of being transferred to the new Regional Office in Moncton, New Brunswick. The actual transfer of employees and positions began in June 1988 and the Moncton office is expected to be fully operational by September 1989.

RAIL RATIONALIZATION DIRECTORATE

In accordance with the provisions of sections 157 to 181 of the *National Transportation Act, 1987*, this Directorate administers the processing of applications for the rationalization of rail lines in Canada, and for the removal of railway stations from service in Canada. In addition, the Directorate is involved in the determination of whether railway lines are in fact subject to abandonment control.

Railway line abandonment is a sensitive issue at the local, regional, and provincial levels, both for governments and individuals, and for companies. The Agency has undertaken to meet concerns through an open and accessible approach to consultations with interested parties.

During the year, the Agency issued 19 decisions and orders on proposed line abandonments, five of which followed public hearings. The Agency received 19 new applications for abandonment and had 16 cases carried over from 1987 which had not been dealt with by the CTC. There were also 14 cases for reconsideration; these lines had been ordered retained by the CTC, with the legislation requiring reconsideration by a specified date.

Details of the applications received in 1988, the decisions reached and the orders issued are listed in Appendix D-XI and XII.

The Agency carried forward into 1988 12 applications for station removal from the railways, received 14 additional applications in 1988, and issued decisions on eight.

Finally, the Agency made 10 determinations regarding the status of railway lines pursuant to subsection 157(4) of the *National Transportation Act, 1987*.

FINANCIAL ANALYSIS DIRECTORATE

This Directorate is responsible for the Uniform Classification of Accounts, the *Railway Costing Regulations* and their implementation in order to meet current information requirements. This includes ensuring that the information provided by the railways is reliable, meaningful, useful for subsidy, freight rate and policy determinations, and meets the regulatory reporting requirements. The work of the Directorate involves the audit of railway records, depreciation rate determinations, the investigation of the railways' working capital requirements, and cost of capital determinations. The Directorate also analyses the railways' costing methodologies and computerized costing systems; and is responsible for the determination of price indices used in the WGTA annual rate scale, and the determination of western branch lines designated as grain dependent (see Appendix D-XIII).

The Directorate monitors actual and planned railway investment and maintenance expenditures for grain dependent lines, the results of which are reported to the Minister of Transport.

A major focus of activity of the Directorate is the quadrennial costing review pursuant to section 38 of the *Western Grain Transportation Act*.

VIA RAIL COSTING REVIEW

During 1988, work was completed on the VIA Rail Costing Review. A project started by the former CTC in 1986, the Agency reported its findings and recommendation to the Minister in a report dated September 1988. These recommendations related to costing principles, costing manuals and costing methodologies.

REGIONAL OFFICES

During 1988, the Agency approved the location of two regional offices, one in Atlantic Canada and the other in Western Canada. These regional offices are intended to bring the services of the NTA closer to the people using them. This regional orientation will facilitate better communication with communities, industry, other users of transportation, air and rail carriers, and other interested groups which interact with the regulatory body. The regional offices comprise three program sections including Dispute Resolution, Market Entry and Analysis, and Transportation Subsidies, and an administrative support section.

Atlantic Region

The decision to open an office in Atlantic Canada is consistent with Parliament's recognition that transportation must continue to play a major role in regional and economic development. Moncton was chosen as the location because of its strategic importance to Atlantic Canada as a major distribution point for goods and services.

Responsibilities

The Atlantic Canada office opened its doors in June 1988. The regional office, for the most part, is designed to be a "microcosm" of the activities administered by headquarters staff currently located in Hull. The three program areas for which the Atlantic Canada office has responsibility in respect of local matters are as follows:

- **Dispute resolution**: assists in resolving economic disputes between carriers and users of transportation services in the interests of efficiency and utility in the transportation network. Dispute Resolution is also responsible for monitoring the effects of economic concentration in the marketplace, arising through mergers and acquisitions, as well as approving applications related to rail infrastructure.
- **Market entry and analysis**, which has three main functions: the administration and enforcement of standards for transportation entry and exit; participation in the negotiation and implementation

of international agreements as they may pertain to Atlantic Canada; and, annual reviews to measure the specific effects of the new legislation.

- **Transportation subsidies**, which include rail rates and transportation services. For Atlantic Canada this involves assessing rail passenger and branch line rationalization issues, and the administration of freight rate subsidy programs applicable to the region.

A Time of Transition

Following the Agency's approval of the establishment of the Atlantic regional office, an Agency member representing Atlantic Canada was attached to that office. In June, a regional director, who is responsible for both organizing and managing the varied functions of the regional office, was selected. At years end, the regional office consisted of 27 persons, 12 of whom had been relocated from the Transportation Subsidies Branch in Hull. This Branch administers the region's two largest programs; the *Maritime Freight Rates Act* (MFRA) and the *Atlantic Region Freight Assistance Act* (ARFAA). Annual subsidies disbursed under these two Acts amount to approximately $96.7 million. The Branch will supplement its desk audit functions with field audits in Atlantic Canada to verify claims made under the subsidy program.

Accomplishments

During the past year, the Transportation Subsidies Branch continued to administer the federal payments to those carriers who handled designated commodities under the MFRA and the ARFAA. The Branch administered the subsidies while undergoing decentralization from Hull to Moncton. Regional staff commenced management of these programs from their Moncton location in early June.

Maritime Freight Rates Act

This Act, which was passed in 1927 as the result of a Royal Commission, prescribed reductions in freight rates on railway traffic originating in New Brunswick, Nova Scotia, Prince Edward Island, and that portion of Quebec east of Diamond and Lévis situated south of the St. Lawrence River. The area inside the MFRA boundary is referred to as the "select territory". Newfoundland was included as select territory subsequent to its entry into Confederation, but not Labrador.

The Act requires Canadian National Railway Company (CN) to maintain reduced rates on all domestic traffic originating at points within the select territory and moving to Canadian stations west of the territory. Other rail carriers are permitted to meet the lower tariffs imposed on CN and the federal government reimburses the railways to the extent of the revenue loss involved. See Appendix D-X for details.

Atlantic Region Freight Assistance Act

This Act, which was passed in 1969, essentially augments the intent of the MFRA. Section 3 of the Act extends those subsidies which the rail mode may receive under the MFRA to the trucking industry. Section 6 authorizes benefits for designated shippers and consignees, and provides for subsidies to approved transport firms, within the "select territory".

The key principles of the Act are governed by regulations which are issued by the Governor in Council. These regulations define: those transport firms which are eligible for compensation; those specific commodities which qualify for rate reductions; and, the conditions which goods and the express, railway and trucking firms must satisfy when claiming assistance for movements within the boundaries of the select territory or subsidy region. Appendix D-X provides the details broken down by transport mode.

Western Region

The former Western Division of the Canadian Transport Commission had been located in Saskatoon, Saskatchewan since 1979. It was therefore decided that the Western Region of the NTA would also be headquartered in Saskatoon.

The purpose of the Western regional office is to ensure that the NTA has an effective presence in Western Canada. It facilitates communication with rail and air carriers, grain companies, industrial firms, cities, towns, communities, and other interested organizations and individual users of transportation in western Canada. This enables the NTA to more expediently provide desired information and resolve both formal applications and informal complaints.

Dispute Resolution: The Dispute Resolution function assists in resolving economic disputes between carriers and users of transportation services in the interests of efficiency and utility in the transportation network. Dispute Resolution is also responsible for monitoring the effects of economic concentration in the marketplace, arising through mergers and acquisitions, as well as approving applications related to rail infrastructure.

The five major activity areas engaged in Dispute Resolution are Rail Complaints and Investigations, Air/Marine Complaints and Investigations, Mediation and Arbitration, Mergers and Acquisitions, and Transportation Services for Disabled Persons. Of those five areas, three functions, consisting of Rail Complaints, Air/Marine Complaints, and Mediation and Arbitration are available to the public in western Canada through the NTA's regional office in Saskatoon.

One of the major activities involving the Dispute Resolution section in 1988 was the finalizing of authority for the City of Regina to proceed with its Phase I project to relocate the rail facilities of CN and CP to a location outside the city limits. It is anticipated that this project may proceed in late 1989, following upon the approval of the Regina electorate in a recent municipal plebiscite. A Phase II project, to complete the undertaking, is awaiting further analysis to follow the disposition of an appeal to the Federal Court by CP and CN.

During 1988, regional personnel assisted in a major study ordered by the Minister of Transport into the rerouting of CP trains around the City of Saskatoon. Meetings with affected parties were held to assist in identifying possible rerouting options.

Assistance was also provided by regional staff with respect to a proposed rail line project near Sundrie, Alberta, to serve the proposed new Caroline sour gas plant which may be constructed by a consortium led by Shell Canada Limited. The proposed rail line would be used to carry a sulpher by-product to export position.

In December 1988, regional staff were contacted concerning a proposed major diversion of CN yard and main line trackage in the City of Edmonton. The purpose of this proposed diversion is to facilitate urban redevelopment in the city's downtown core.

During the year, regional staff provided field support with respect to a major study of railway liability limitations, and also in three important rate complaint cases involving the application of incentive rates under the *Western Grain Transportation Act* to canola, the application of rail storage charges to statutory grain shipped to ports in British Columbia, and increases in passenger air fares in northern Manitoba.

In addition to a large number of railway/highway crossing applications processed by regional staff under an interim arrangement with the Rail Safety Branch, a total of 46 passenger air fare and service complaints, three passenger rail fare and service cases, three mediation and arbitration cases, seven air/rail/marine freight rate complaints, five air/rail freight service complaints, and seven rail infrastructure cases were also handled.

Market Entry and Analysis: This has three main functions: the administration and enforcement of standards for transportation entry and exit; participation in the negotiation and implementation of international agreements as they may pertain to Western Canada; and, annual reviews to measure the specific effects of the new legislation.

In the region, a major activity is the reception and processing of licence applications. During the year Market Entry and Analysis staff handled a total of 25 applications for southern Canadian air licences, 55 applications for Class 4 air licences, nine applications for temporary air authorities, three situations involving cancellation or suspension of licences, and 14 applications for Class 9-4 international licences.

Within the industry monitoring sphere of activity, liaison was established and maintained with provincial governments, as well as other federal government departments in western Canada. Major activities centred on industry liaison with barge operators in the Athabasca Lake system and motor carriers operating in Saskatchewan. Liaison was also maintained with major air and rail carriers in cooperation with staff of

the regional Dispute Resolution section. The purpose of industry monitoring and analysis is to obtain details of the effects of transportation regulatory reform on the consumers and operators of transportation services.

Transportation Subsidies: The Transportation Subsidies section is responsible for providing regional input into the areas of rail rationalization, cost-based subsidies, rate-based subsidies and financial analysis.

Rail Rationalization

Regional staff participated in the processing of numerous rail line abandonment applications, which included responses to interventions, general correspondence, and drafting of the final orders and decisions.

Regional staff also participated in one public hearing concerning a rail line abandonment application held in Castlegar, B.C. This was Canadian Pacific's application to abandon the Boundary Subdivision from Robson West to Midway in the Province of British Columbia.

Cost-Based Subsidies

Western region staff are responsible for conducting external verification of grain movements claimed under the *Western Grain Transportation Act*. Extensive contacts and visits to shippers occurred during 1988 regarding the 1987/88 crop year that ended July 31, 1988. The 1988/89 crop year verification program is also now well under way.

Financial Analysis

Regional staff provide regulatory support for the analysis of railway grain-related investment plans. One such investigation was conducted and a report issued to headquarters dealing with CN's plan for railway code (signalling) system replacement on a portion of the railway's Prairie Region in Manitoba.

Other Matters

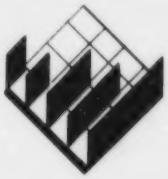
Western region Transportation Subsidies staff continued to serve on the evaluation and implementation teams concerned with the off-line elevator project on the CN Inwood Subdivision in Manitoba and the Central Western Railway short line demonstration project on the ex CN Stettler Subdivision in Alberta. Five working meetings were attended during 1988. The final report on the Inwood experimental project was tabled in July 1988, while the final report on the three-year demonstration short line project is in the final phases of completion and is scheduled to be tabled by March 31, 1989.

LEGAL SERVICES

Legal Services provide legal advice to the Members and Chairman, the Directors General of the Branches, and the staff of the NTA.

The work of Counsel is varied. Staff lawyers provide advice on the interpretation and application of all statutes and regulations affecting the Agency's activities, and on the powers and jurisdiction of the Agency. They recommend action to be taken by the Agency, and advise on legal aspects of its decisions. Counsel assist Members and staff to evaluate and analyse applications, complaints and interventions made to the Agency. They appear at public hearings to ensure representation of the Agency, and ensure proper conduct of the hearing. Counsel represent the Agency in appeals of its decisions with respect to the matter of jurisdiction before the Federal Court of Canada and the Supreme Court of Canada.

In addition, generally, Counsel prepare legal opinions, give legal advice, review, revise or draft documents, act as counsel on ongoing cases, participate in special projects and deal with the public.



MANAGEMENT SERVICES BRANCH

The Management Services Branch provides a complete range of management and administrative services to support the operations of the National Transportation Agency of Canada (NTA). The Branch coordinates the development and operation of the NTA's management processes and related information systems; provides comprehensive financial, personnel and general administrative services in support of NTA programs in compliance with government administrative policies; and develops and maintains effective public relations on behalf of the Agency. The Branch is divided into the following Directorates:

The Personnel Services Directorate develops and implements personnel administration policies, systems and programs that will assist the NTA in the attainment of its objectives under the *National Transportation Act, 1987*. The Directorate also ensures that the management of human resources is in accordance with applicable policies established by the central agencies.

The Financial Services Directorate develops and implements the NTA's program planning and resource management processes, and develops and implements financial administration policies, programs and systems.

The Administrative Services Directorate provides services and implements systems for material management, accommodation, records management, telecommunications, security, forms and manuals control, contract administration and other administrative functions. In addition, it is responsible for the provision of library services.

The Informatics Services Directorate develops and implements policies and plans governing EDP-based information management in the NTA; develops EDP systems in response to the identified operational and administrative needs of the NTA; and provides advice on the application of EDP technology to NTA operations.

The Communications Services Directorate provides information to the public and the news media on NTA orders and decisions, as well as on its responsibilities; provides a full range of communication services to the Chairman, Members and staff of the NTA including communications planning and advice, media monitoring, and editorial services.

The Internal Audit Directorate is responsible for a comprehensive internal audit program, aimed at providing the Chairman and senior management of the NTA with an independent assessment of and recommendations on the efficiency, economy and effectiveness of management policies and practices, and on compliance with the NTA's legislative mandate and central agency directives.

APPENDIX A

DISPUTE RESOLUTION BRANCH

I Confidential Contract Filings by Filing Carrier . . 53

II Air Tariff and Service Filing Activity 54

III Marine Tariff and Service Filing Activity 54

IV Air and Marine Complaints and Investigations . 55

APPENDIX A

I - NUMBER OF CONFIDENTIAL CONTRACT FILINGS BY FILING CARRIER

Algoma Central Railway	6
Burlington Northern Railroad Company	88
Canadian National Railway Company	361
CP Rail	629
Consolidated Rail Corporation	8
CSX Transportation	101
Kansas City Southern	1
Norfolk and Western Railway Company	15
Southern Railway System	4
Wisconsin Central Limited	10
TOTAL	**1,223**

II - AIR TARIFF AND SERVICE FILING ACTIVITY (In number of pages)

	1987	1988
Charter Tariffs	**13,480**	**1,972**
Scheduled Services		
Service Schedules	6,266	5,220
Passenger Tariffs		
• Domestic CAN-USA	47,865	45,922
• Transocean	157,109	202,125
Cargo Tariffs		
• Domestic CAN-USA	9,168	7,375
• Transocean	8,523	7,848
Total Pages	**242,411**	**270,462**
Special Permission Applications	**2,200 (est.)**	**2,600**

III - MARINE TARIFF AND SERVICE FILING ACTIVITY

Shipping Conferences (29) Tariffs	35,000

IV - AIR AND MARINE COMPLAINTS AND INVESTIGATIONS

	1987	1988
Air Complaints		
Consumer Complaints		
- informal (domestic transportation)	133	*135
- informal (international transportation)	123	*187
- informal (unspecified area of transportation)	18	* 22
- section 80, NTA, 1987	—	3
Carrier complaints	12	15
TOTAL	**286**	**362**
Marine Complaints		
- section 59, NTA, 1987	—	1
- section 13, SCEA, 1987	—	1
- section 23, *Pilotage Act*	1	—
- informal, SCEA	2	—
TOTAL	**3**	**2**

* Includes complaints processed by Western Region.

APPENDIX B

MARKET ENTRY AND ANALYSIS BRANCH

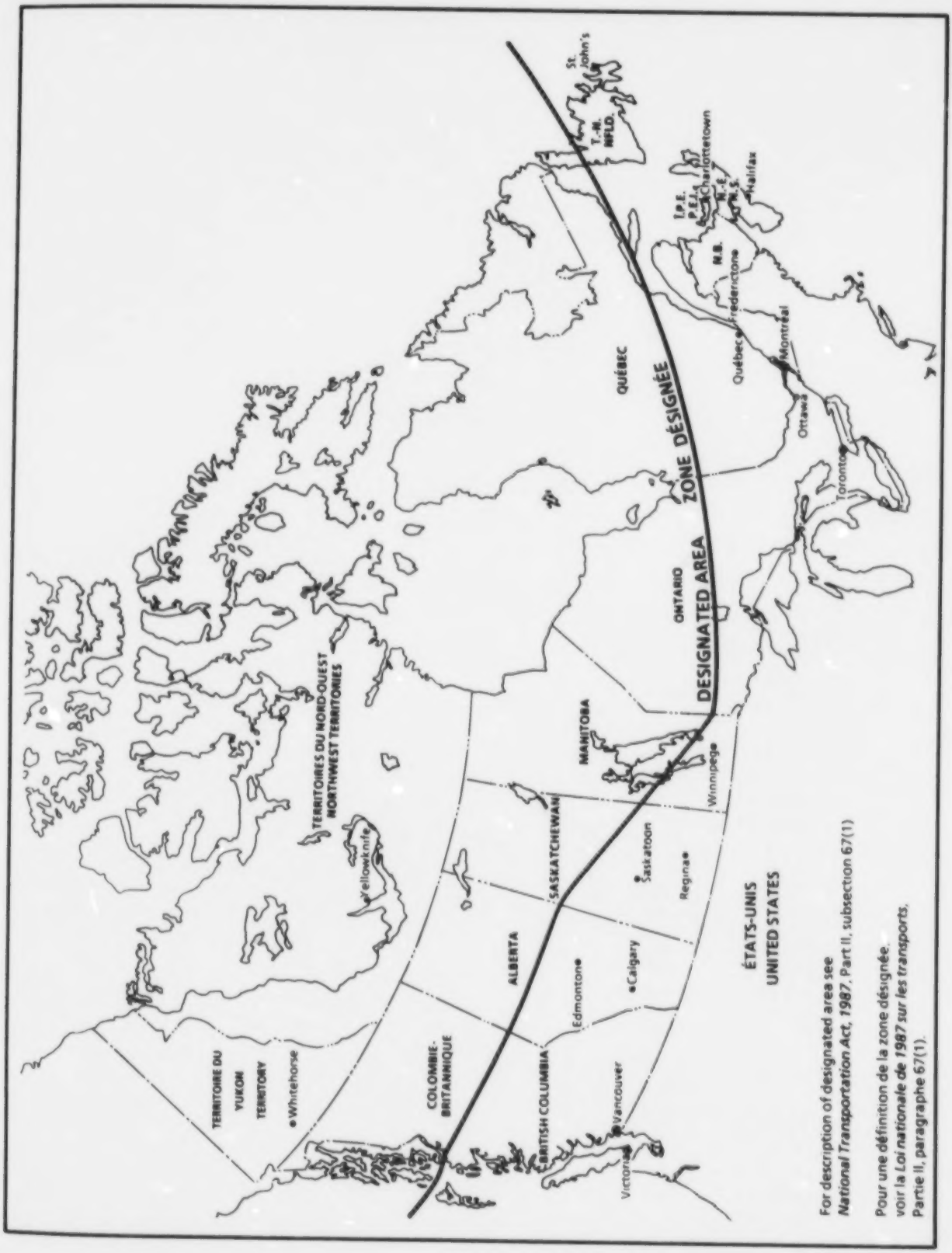
I Map of Designated Area 59

II Domestic Services 60

III International Services 62

IV Enforcement Directorate Activities 63

I - MAP OF DESIGNATED AREA



For description of designated area see *National Transportation Act, 1987*, Part II, subsection 67(1)

Pour une définition de la zone désignée, voir la *Loi nationale de 1987 sur les transports*, Partie II, paragraphe 67(1).

II - DOMESTIC SERVICES

1. AIR

Number of Licensees and Licences

Licenced Carriers as of December 31, 1988	
Southern Canada licensees[1]	223
Northern Canada licensees[2]	555
Total Domestic Carriers	**778**
Licences Held by Carriers as of December 31, 1988	
Southern Canada licences	781
Northern Canada licences[3]	857
Total Domestic Licences Held	**1,638**

Licence Applications

Carried over from 1987	
Southern Canada	24
Northern Canada	71
Received during 1988	
Southern Canada	40
Northern Canada	293
Completed during 1988	
Southern Canada	34
Northern Canada	194

Decisions and Orders

Decisions	261
Orders	14

Public Notices

Applications	307
Hearings	0

1 Refers to carriers holding only licences issued pursuant to subsection 72(1) of the *National Transportation Act, 1987*. (Note: Carriers that operate helicopters hold licences issued pursuant to subsection 72(1) but they are free to operate anywhere in Canada.)

2 Refers to carriers holding licences issued pursuant to subsection 72(2) of the *National Transportation Act, 1987*. (Note: Carriers holding licences issued pursuant to subsection 72(2) also hold a licence issued pursuant to subsection 72(1).)

3 Refers to licences issued pursuant to subsection 72(2) of the *National Transportation Act, 1987*.

2. MARINE

Number of Northern Marine Licensees as of December 31, 1988	5

Licence Applications

Received during 1988	11
Completed	5
Withdrawn	3

Number of Coasting Trade Exemption Waiver Applications

Received during 1988	58
Approved	42
Denied	3
Withdrawn	10
Cancelled/File Closed	1
Ongoing	2

3. RAIL

Certificates of Fitness

Received	1
Issued	1

Certificates of Public Convenience and Necessity

Applications Received	0
Certificates Issued	0

Notices of Transfer

Received	1
Decided	0

III - INTERNATIONAL SERVICES

Selected Charter Flight Records - 1988

Charter Types	Flight	Seats
Inclusive Tour* (ITC)		
Canadian-originating	985	146,575
Foreign-originating	160	19,482
Entity and Common Purpose		
Canadian-originating	677	60,948
Foreign-originating	343	21,741
Cargo (Canadian-originating)	1,267	N/A
Cargo (Foreign-originating)	1,893	N/A
Advance Booking Charters* (ABC)		
Canadian-originating	1,173	221,340
Foreign-originating	5	1,418
ABC/ITCs		
Canadian-originating	14,136	3,708,443
Foreign-originating	49	11,521

* Data exclude changes to charter programs.

	Applications
Exemption requests by non-licensees to operate charter flights (generally U.S. small aircraft operators)	12

Licence Applications	Applications
Canadian applicants	76
Foreign applicants	221

IV - ENFORCEMENT DIRECTORATE ACTIVITIES (1988)

Investigations		220
Referred to RCMP for Prosecution	100	
Administrative Action	120	
Concerns and General Enquiries		
Responded to		4,134
Seminars/Briefings		
Formal Presentations to Clarify Legislation Given to RCMP and Industry Groups		56

APPENDIX C

RAIL SAFETY BRANCH

Rail Accidents - Preliminary Statistics 67

APPENDIX C

RAIL ACCIDENTS PRELIMINARY STATISTICS, 1988

	Accidents	Killed	Injured
Train Derailments *			
Main Track	106	0	13
Other (Yards, Spurs and Sidings)	141	0	5
TOTAL	**247**	**0**	**18**
Train Collisions *			
Main Track	9	2	48
Other (Yards, Spurs and Sidings)	73	0	12
TOTAL	**82**	**2**	**60**
Accidents Involving Track Motor Cars/ Maintenance of Way Equipment			
Derailments	1	0	2
Collisions	10	0	11
Crossing Accidents *			
Public (Automated Warnings)	258	33	128
Public (Passive Warnings)	187	20	97
Private	27	3	34
Farm	2	0	3
TOTAL REPORTABLE	**474**	**56**	**262**
(Resulting in derailment)	12		
Accidents/Incidents Involving Dangerous Goods			
Derailments - Main Track	28	—	
Derailments - Other	135	—	
Collisions - Main Track	1	—	
Collisions - Other	65	—	
Crossing Accidents	11	—	
Misc. Incidents **	420		

1987/88 Change in Rail Traffic (Metric Tons) = +4.5 percent.

* Derailment, collision and crossing accident totals include dangerous goods cases.

** Miscellaneous incidents are dangerous goods cases that arise in transportation other than train accidents. Of the 420 miscellaneous dangerous goods incidents, there were 14 injuries resulting from exposure to the goods. Accidents with dangerous goods involvement did not result in injuries from exposure to the goods.

APPENDIX D

TRANSPORTATION SUBSIDIES

I Payments, 1988 — *Western Grain Transportation Act* 71

II Summary of Total Claims and Payments to Eligible Railways for 1987 under the *Railway Act* 72

III Summary of Claims and Payments for 1987 under the *Railway Act* Canadian National Railway Company 73

IV Summary of Claims and Payments for 1987 under the *Railway Act* Canadian Pacific Limited 73

V Summary of Claims and Payments for 1987 under the *Railway Act* Algoma Central Railway 74

VI Summary of Claims and Payments for 1987 under the *Railway Act* Quebec North Shore and Labrador Railway Company 74

VII Summary of Claims and Payments for 1987 under section 256, *Railway Act* (Unprotected Branch Lines) 75

VIII Summary of Claims and Payments for 1987 under section 258, *Railway Act* (Protected Branch Lines) 78

IX Claims and Payments for 1987 under section 261, *Railway Act* (Passenger-Train Services) 79

X Atlantic Region Freight Assistance Program, Payments Certified, 1988 80

XI Orders and Decisions, 1988 — Branch Line Abandonment 81

XII Applications on Hand, December 31, 1988 — Branch Line Abandonment 83

XIII Grain Dependent Branch Lines for the Crop Year 1988/89 88

APPENDIX D

I - PAYMENTS, 1988
WESTERN GRAIN TRANSPORTATION ACT

In Respect of	Canadian National Railway Company ($)	Canadian Pacific Limited ($)	BC Rail Ltd. ($)	Total ($)
December 1987	34,538,252.00[1]	43,572,056.26[1]	113,843.87	78,224,152.13
January 1988	27,793,662.66	22,092,960.32	44,234.24	49,930,857.22
February	28,885,841.71	25,266,017.77	136,409.91	54,288,269.39
March	29,976,679.55	24,870,024.79	184,002.15	55,030,706.49
April	41,134,692.64	41,638,500.02	100,749.84	82,873,942.50
May	42,221,407.36	44,869,423.18	124,804.91	87,215,635.45
June	36,928,032.05	35,949,424.50	210,280.15	73,087,736.70
July[2]	29,392,721.99	30,544,712.14	164,245.56	60,101,679.69
August	32,188,837.77	27,884,302.52	155,522.31	60,228,662.60
September	31,154,583.74	27,557,631.59	240,831.23	58,953,046.56
October	26,051,830.34	24,906,681.63	170,307.87	51,128,819.84
November	35,185,755.87	30,609,930.92	264,510.16	66,060,196.95
Total	**395,452,297.68**	**379,761,665.64**	**1,909,742.20**	**777,123,705.52**

(1) Paid in conjunction with payments in respect of January, February and March 1988 in accordance with *Railway Companies' Payments Regulations*.

(2) Includes final instalment payments in respect of the 1987/88 crop year ending July 31, 1988.

II - SUMMARY OF TOTAL CLAIMS AND PAYMENTS TO ELIGIBLE RAILWAYS FOR 1987 UNDER THE *RAILWAY ACT*

	Amount of Actual Loss Claimed $	Payments to Dec. 31, 1988 $
Section 256 (Unprotected Branch Lines)	13,641,830	11,465,568
Section 258 (Protected Branch Lines)	7,749,583	6,974,626
Section 261 (Passenger-Train Services)	7,748,076[1]	6,030,813
Section 272 (Eastern Rates)	31,831,371	30,965,587
Total	**60,970,860**	**55,436,594[2]**

[1] Amount of claim shown is 80 percent of actual loss claimed to correspond with payments shown at 80 percent of certified actual loss.

[2] Includes 1987 Advance Payments of $39,977,519 plus payments during 1988 of $15,459,075.

III - SUMMARY OF CLAIMS AND PAYMENTS FOR 1987 UNDER THE *RAILWAY ACT* CANADIAN NATIONAL RAILWAY COMPANY

	Amount of Actual Loss Claimed $	Payments to Dec. 31, 1988 $
Section 256 (Unprotected Branch Lines)	10,823,468	8,932,638
Section 258 (Protected Branch Lines)	6,180,405	5,562,366
Section 261 (Passenger-Train Services)	3,174,292[1]	2,789,052
Section 272 (Eastern Rates)	26,867,466	26,327,610
Total	**47,045,631**	**43,611,666[2]**

(1) Amount of claim shown is 80 percent of actual loss claimed to correspond with payments shown at 80 percent of certified actual loss.

(2) Includes 1987 Advance Payments of $29,219,416 plus payments during 1988 of $14,392,250.

IV - SUMMARY OF CLAIMS AND PAYMENTS FOR 1987 UNDER THE *RAILWAY ACT* CANADIAN PACIFIC LIMITED

	Amount of Actual Loss Claimed $	Payments to Dec. 31, 1988 $
Section 256 (Unprotected Branch Lines)	2,818,362	2,532,930
Section 258 (Protected Branch Lines)	1,569,178	1,412,260
Section 272 (Eastern Rates)	4,963,905	4,637,977
Total	**9,351,445**	**8,583,167[1]**

(1) Includes 1987 Advance Payments of $7,743,256 plus payments during 1988 of $839,911.

V - SUMMARY OF CLAIMS AND PAYMENTS FOR 1987 UNDER THE *RAILWAY ACT* ALGOMA CENTRAL RAILWAY

	Amount of Actual Loss Claimed $	Payments to Dec. 31, 1988 $
Section 261 (Passenger-Train Service)	2,404,380[1]	2,284,161[2]

[1] Amount of claim shown is 80 percent of actual loss claimed.

[2] Includes 1987 Advance Payments of $2,137,047 plus payments during 1988 of $147,114.

VI - SUMMARY OF CLAIMS AND PAYMENTS FOR 1987 UNDER THE *RAILWAY ACT* QUEBEC NORTH SHORE AND LABRADOR RAILWAY COMPANY

	Amount of Actual Loss Claimed $	Payments to Dec. 31, 1988 $
Section 261 (Passenger-Train Service)	2,169,404[1]	957,600[2]

[1] Amount of claim shown is 80 percent of actual loss claimed.

[2] Includes 1987 Advance Payments of $877,800 plus payments during 1988 of $79,800.

VII - SUMMARY OF CLAIMS AND PAYMENTS FOR 1987 UNDER SECTION 256 *RAILWAY ACT* (UNPROTECTED BRANCH LINES)

Subdivision	Between	Amount of Actual Loss Claimed[1] $	Payments to Dec. 31, 1988 $
CANADIAN NATIONAL RAILWAY COMPANY			
Newfoundland			
1. Argentia	Placentia Jct.-Argentia	8,595[2]	7,736
Nova Scotia			
2. Hopewell (Thorburn Spur)	New Glasgow-Thorburn	61,665	55,499
Prince Edward Island			
3. Kensington	Linkletter-Tignish	454,748	409,273
4. Montague	Mount Stewart Jct.-Montague	136,558	122,902
5. Murray Harbour	Maple Hill-Uigg (incl. part of Mount Herbert Spur)	55,283	49,755
6. Souris	Royalty Jct.-Souris	374,140	336,726
7. Souris (Elmira Spur)	Harmony Jct.-Baltic	24,558	22,102
New Brunswick			
8. Bartibog	Bartibog - Heath Steele	83,091[2][3]	74,782
9. Caraquet	Gloucester Jct.-Tracadie (incl. Shippagan Spur)	394,745	355,271
10. Centreville	Valley-Woodstock	146,131	131,518
11. St. Quentin	Tide Head-I.N.R. Jct.	1,820,032	1,638,029
12. Sussex (Albert Spur)	Salisbury-Synton	12,627[2]	11,364
Quebec			
13. Chandler	Ste-Adelaïde-Gaspé	1,277,722	1,149,950
14. Chapais	Franquet-Chapais	520,161[3]	Nil
15. Granby	Waterloo-Granby	51,927	46,734
16. Granby	Granby-Chambly	13,387[3]	Nil
17. Lac-St-Jean	Ha Ha Bay Jct.-Chicoutimi	65,753[3]	59,178
18. Montfort (Grenville Spur)	Grenmont - St-André	304[3]	274
19. St-Raymond	Jackson's-Rivière-à-Pierre	102,839	92,555
20. Temiscouata[4]	Cabano-Edmundston East	246,418	221,776
21. Valleyfield	Cantic-Barrington	16,319[3]	14,687
22. Valleyfield	Ayrness-Cecile	54,726[3]	49,253

Ontario				
23.	Burford	Brantford-Burford	53,956	48,560
24.	Burford	Burford-Tillsonburg	137,678[2]	123,910
25.	Campbellford	Corbyville-Peterborough	121,283[2]	109,155
26.	Cayuga (Simcoe Spur)	Port Dover-Simcoe	16,112[2]	14,501
27.	Fergus	Guelph-Fergus	132,584	119,326
28.	Forest	Lucan-Parkhill	103,474	93,127
29.	Guelph (Tavistock Spur)	Stratford-Tavistock	43,966[2]	39,569
30.	Kincardine	Listowel-Wingham	166,869	150,182
31.	Newton	Stratford-Palmerston	386,838	348,154
32.	Owen Sound	Palmerston-Owen Sound	1,137,743	1,023,969
33.	Renfrew	Nepean-Renfrew	168,112[3]	Nil
34.	Smiths Falls	Richmond-Smiths Falls	169,575	152,618
35.	Southampton	Harriston Jct.-Douglas Point	551,534	496,381
36.	Taschereau[5]	La Sarre-Cochrane	487,758	438,982
Manitoba				
37.	Inwood	Grosse Isle-Fisher Branch	284,375	255,938
Saskatchewan				
38.	Erwood[6]	Baden-Hudson Bay	335,219	301,697
Alberta				
39.	Langdon (Joint CN/CP)	Rosedale-East Coulee	51,426	46,283
British Columbia				
40.	Cowichan	Victoria-(M. 0.00 - M. 1.90)	125,508[3]	Nil
41.	Cowichan (Saanich Spur)	Victoria-(M. 0.00 - M. 1.37)	71,149	Nil
42.	Cowichan -Tidewater	Deerholme-Youbou Deerholme-Tyup	267,143	240,429
43.	Tidewater	Tyup-Cowichan Bay	89,437[3]	80,493
		Sub-Total (CN)	10,823,468	8,932,638
CANADIAN PACIFIC LIMITED				
New Brunswick				
44.	Shore Line	Bayshore-Allan Cot	5,594[3]	5,035
Quebec				
45.	Tring (QCR)	Tring Junction-Courcelles	127,285	114,557
46.	Ste-Agathe	St-Jérôme-Ste-Agathe	239,414	215,473
47.	Ste-Agathe	Ste-Agathe-Mont-Laurier	572,100	514,890

Ontario			
48. Bobcaygeon	Dranoel-Lindsay	174,484[2]	157,036
49. Carleton Place	Nepean-Carleton Place	221,770	199,593
50. Elora	Cataract-Elora	16,825[3]	15,143
51. Goderich	Guelph-Goderich	548,457[3]	493,611
52. H & D Branch	Dundas (M. 0.00 - M. 2.66)	11,421[3]	10,279
53. Port Burwell	Tillsonburg-Port Burwell	84,081[2]	75,673
54. St-Mary's	Ingersoll North - Zorra	8,338[2]	7,504
55. Teeswater	Fraxa-Teeswater	4,121[3]	3,709
Saskatchewan			
56. Colonsay	Amazon-Colonsay	61,869[2]	55,682
57. Fife Lake	Coronach-Big Beaver	26,863[2]	20,579
Alberta			
58. Langdon (Joint CP/CN)	Rosedale-East Coulee	93,634	88,771
British Columbia			
59. Kaslo	Rosebery-Nakusp	617,106	555,395
	Sub-Total (CP)	2,818,362	2,532,930
	Total (CN and CP) Section 256	**13,641,830**	**11,465,568**

(1) As filed by CN June 23, 1988 and by CP June 29, 1988.

(2) Abandonment authorized during 1987, therefore only claimed for portion of year.

(3) New application in 1987, therefore only claimed for portion of year.

(4) Minor portion of this line in New Brunswick.

(5) Minor portion of this line in Quebec.

(6) Minor portion of this line in Manitoba.

VIII- SUMMARY OF CLAIMS AND PAYMENTS FOR 1987 UNDER SECTION 258 *RAILWAY ACT* (PROTECTED BRANCH LINES)

Subdivision	Between	Amount of Actual Loss Claimed[1] $	Payment to Dec. 31, 1988 $
CANADIAN NATIONAL RAILWAY COMPANY			
Manitoba			
1. Sherridon	Sherritt Jct.-Lynn Lake	3,236,712	2,913,041
2. Thicket -Herchmer	Thompson Jct.-Gillam	2,600,063	2,340,057
Saskatchewan			
3. Gravelbourg	Gravelbourg Jct.-Claybank	37,475	33,728
4. Northgate	Northgate-Elcott	27,573	24,816
5. Northgate	Elcott-Lampman	134,271	120,844
Alberta			
6. Demay	Roundhill-Ryley	43,515	39,164
7. Sheerness	Batter Jct.-Sheerness	100,796	90,716
	Sub-Total (CN)	6,180,405	5,562,366
CANADIAN PACIFIC LIMITED			
Saskatchewan			
8. Kisbey	Griffin-Weyburn	10,586	9,527
9. Meadow Lake	Tobey-Meadow Lake	1,509,399	1,358,459
Alberta			
10. Altawan	Notukeu-Manyberries	27,145	24,431
11. Willingdon (Chemical Spur)	M. 0.0 - M. 6.0	22,048	19,843
	Sub-Total (CP)	1,569,178	1,412,260
	TOTAL (CN and CP) Section 258	**7,749,583**	**6,974,626**

[1] As filed by CN June 23, 1988 and by CP June 29, 1988.

IX - CLAIMS AND PAYMENTS FOR 1987 UNDER SECTION 261 *RAILWAY ACT* (PASSENGER-TRAIN SERVICES)

Company	Passenger-Train Service	80 Percent of Actual Loss Claimed[1]	80 Percent of Actual Loss Certified Payments to Dec. 31, 1988
1. Canadian National Railway Company	Bishop's Falls-Corner Brook	300,510	199,939
	Edmonton-Waterways (Muskeg Special)	563,916	394,741
	Toronto-North Bay ("Northlander")	2,309,866	2,194,372
2. Algoma Central Railway	Sault Ste. Marie-Hearst	2,404,380	2,284,161
3. Quebec North Shore and Labrador Railway Company (QNS&L)	Sept-Îles-Labrador City/ Schefferville	2,169,404	957,600
	Total	**7,748,076**	**6,030,813** [2]

(1) Eighty percent of Claims for Actual Loss as filed by CN June 27, 1988, by Algoma Central June 22, 1988 and by QNS&L June 20, 1988.

(2) Includes 1987 Advance Payments of $5,145,005 plus payments during 1988 of $885,808.

X - ATLANTIC REGION FREIGHT ASSISTANCE PROGRAM PAYMENTS CERTIFIED, 1988

	Amount Certified[1] 1987			Amount Certified[1] 1988		
	Rail	**Truck**	**Water**	**Rail**	**Truck**	**Water**
Maritime Freight Rates Act						
Westbound	13.1	-	-	13.3	-	-
Intra	-	-	-	-	-	-
Atlantic Region Freight Assistance Act						
Section 3 (Westbound)	-	20.4	-	-	23.0	-
Section 6 (Selective Westbound)	4.2	7.0	-	3.8	8.1	-
Section 6 (Selective Intra)	7.0	33.90	0.5	7.6	40.1	0.8
Total for Program	**24.3**	**61.3**	**0.5**	**24.7**	**71.2**	**0.8**
Total of Claims Accepted for Audit	**205**	**13,422**	**43**	**156**	**13,971**	**34**
Number of Claims Processed	**201**	**13,283**	**39**	**150**	**14,262**	**37**

[1] Millions of dollars

XI - ORDERS AND DECISIONS, 1988
BRANCH LINE ABANDONMENT

Subdivision	Between/Miles	Track Miles	Order No./ Date	Disposition
New Brunswick				
CP St. Andrews	Champlain Spur-St. Andrews 18.1-27.8	9.7	1988-R-897 88/10/07	Ordered abandoned November 6, 1988.
Quebec				
CN Lac St. Jean	Ha Ha Bay Junction-Chicoutimi 205.65-210.96	5.31	1988-R-398 88/04/29	Ordered abandoned May 1, 1988.
CN Montfort (Grenville Spur)	Grenmont-Saint André Est 0.00-17.70	17.70	1988-R-714 88/08/15	Ordered abandoned September 14, 1988.
CN St. Raymond	Hedley-Jackson's 2.62-36.50	33.88	1988-R-1085 88/11/30	Ordered continued.
CN Mont Royal	Val Royal-Cartierville 7.22-8.03	0.81	1988-R-1084 88/11/30	Ordered abandoned December 30, 1988.
CN Granby	Granby-Chambly 9.00-44.00	35.00	1988-R-1116 88/12/01	Ordered continued.
CN Granby (West Shefford Spur	Mile 0.00-Mile 14.24 0.00-14.24	14.24	1988-R-1116 88/12/01	Ordered abandoned December 31, 1988.
Ontario				
CP St. Mary's	St. Mary's (M.23.55-M.25.00) 23.55-25.00	1.45	1988-R-601 88/07/14	Ordered abandoned August 13, 1988.
CN Southampton	Harriston Jct-Douglas Point 0.00-59.56	59.56	1988-R-632 88/07/22	Ordered abandoned January 22, 1989.
CN Bruce Lake	Carroll Jct-Bruce Lake 0.00-66.16	66.16	1988-R-745 88/08/26	Ordered abandoned September 25, 1988.
CP Goderich	Guelph-Goderich 34.9-112.1	77.2	1988-R-1115 88/12/01	Ordered abandoned December 31, 1988.
CP Carleton Place	Nepean-Carleton Place 9.0-28.1	19.1	1988-R-1248 88/12/29	Ordered abandoned December 29, 1989.

CN Renfrew	Nepean-Renfrew 0.00-43.78	43.78	1988-R-1216 88/12/30	Ordered abandoned on the earlier of December 30, 1989 or date of commencement of alternative train services to BASF siding.
Manitoba				
CN Chisel Lake	Optic Lake-Osborne Lake 0.00-71.05	71.05	1988-R-715 88/08/16	Ordered abandoned September 15, 1988.
Saskatchewan				
CN Cudworth	St. Louis (M.84.60-M.86.36) 84.60-86.36	1.76	1988-R-573 88/07/06	Ordered abandoned August 6, 1988.
CP Colony	Rockglen-Killdeer 0.0-24.6	24.6	1988-R-903 88/10/12	Ordered abandoned August 31, 1989.
Alberta				
CN-CP Langdon/ Rosedale-Bullpound Joint Section	Rosedale-East Coulee 85.50-94.30	8.80	1988-R-702 88/08/08	Ordered abandoned September 7, 1988.
CP Willingdon (Chemical Spur)	Mile 0.0-Mile 6.0 0.0-6.0	6.0	1988-R-1117 88/12/01	Ordered abandoned December 1, 1989.
British Columbia				
CP Boundary	Robson West-Midway (Incl.Carson & Carmi Spurs) 30.7-126.6	100.3	1988-R-547 88/06/30	Ordered continued.
CP Kaslo	Rosebery-Nakusp 3.8-31.2	27.4	1988-R-1114 88/12/01	Ordered abandoned December 31, 1988.

XII - BRANCH LINE ABANDONMENT APPLICATIONS ON HAND, DECEMBER 31, 1988

Subdivision	Between	Track Miles	Status
Newfoundland			
CN Stephenville	White's Road to Stephenville 0.00-7.00	7.00	Notice of Actual Losses issued November 25, 1988.
Nova Scotia			
CN Chester	Barry's Stillwater Marsh-Liverpool 42.25-109.07	66.82	Application received June 20, 1988. Agency has suspended case pending Appeal Court ruling.
CP Kentville	Kentville-Annapolis Royal 4.6-58.4	53.8	Notice of Actual Losses issued December 8, 1988.
CP Yarmouth	Annapolis Royal-Yarmouth 0.0-86.0	86.0	Notice of Actual Losses issued December 8, 1988.
Prince Edward Island			
CN Borden	Charlottetown-Borden 0.00-42.40	42.40	Application received October 13, 1988. CN requested hold October 20; re-activated December 1, 1988.
CN Kensington	Emerald Junction-Linkletter 0.00-19.45	19.45	Application received October 13, 1988. CN requested hold October 20; re-activated December 1, 1988.
CN Kensington	Linkletter-Tignish 19.45-84.61	65.16	Note of Reconsideration issued December 13, 1988.
CN Montague	Mount Stewart Junction-Montague 0.00-25.61	25.61	Notice of Reconsideration issued December 13, 1988.
CN Murray Harbour	Maple Hill-Uigg Incl. part of Mt. Herbert Spur 0.00-17.77	22.37	Notice of Reconsideration issued December 13, 1988.
CN Souris	Royalty Junction-Souris 0.00-55.02	55.02	Notice of Reconsideration issued December 13, 1988.
CN Souris (Elmira Spur)	Harmony Junction-Baltic 0.00-5.00	5.00	Notice of Reconsideration issued December 13, 1988.
New Brunswick			
CP Aroostook	Aroostook-International Boundary 0.0-4.8	4.8	Notice of Actual Losses issued December 30, 1988.

CN Caraquet	East Bathurst-Tracadie (Incl. Shippagan Spur) 4.34-72.04	74.97	Notice of Reconsideration published December 2, 1988.
CP Houlton	Debec-International Boundary 0.0-5.0	5.0	Notice of Actual Losses issued December 30, 1988.
CN St.Quentin	Tide Head-I.N.R. Junction 0.00-105.76	105.76	Notice of Reconsideration published December 2, 1988.
CP Shogomoc	Woodstock-Newburg 51.5-54.2	2.7	Notice of Actual Losses issued December 30, 1988.
CP Shogomoc	Upper Kent-Aroostook 88.5-104.6	16.1	Notice of Actual Losses issued December 30, 1988.
CP Tobique	Perth Junction-Plaster Rock 0.0-27.5	27.5	Notice of Actual Losses issued December 30, 1988.
CN Tormentine	Sackville-Tormentine 0.00-35.39	35.39	Application received October 13, 1988. CN requested hold October 20; re-activated December 1, 1988.
Quebec			
CN Chandler	Ste. Adelaide-Gaspé 48.10-104.23	56.13	Ordered continued. To be reconsidered by March 24, 1990.
CN Chapais	Franquet-Chapais 72.06-169.40	97.34	Notice of Actual Loss issued June 8, 1988. Agency extended intervention period until November 15, 1988. Public Hearing to be held in February 1989.
CN Danville	Chaudière-Richmond (Incl. Industrial, Victo Container & Victoriaville Spurs) 0.00-87.22	88.62	Public Hearing held June 14, 1988. Report pending Agency approval.
CN Granby	Granby-Chambly 9.00-44.00	35.00	Ordered continued. To be reconsidered December 1, 1990.
CP Ste. Agathe	St. Jérôme-Ste. Agathe 13.6-44.4	30.8	Notice of Reconsideration issued December 2, 1988.
CP Ste. Agathe	Ste. Agathe-Mont Laurier 44.4-138.2	93.8	Notice of Reconsideration issued December 2, 1988.
CN St. Raymond	Hedley-Jackson's 2.62-36.50	33.88	Ordered continued. To be reconsidered by November 30, 1991.
CN St. Raymond	Jackson's-Rivière-à-Pierre 36.50-55.57	19.07	Ordered continued. To be reconsidered by July 25, 1989.

CN Sorel	Sorel-St. Gregoire Incl. Des Ormeaux & Becancour Spurs 45.50-84.20	39.30	Public Hearing held June 16, 1988. Report pending Agency approval.
CP Temiscaming	Temiscaming-Gendreau 40.5-47.9	7.4	Application received July 8, 1988. Actual Loss Notice issued December 15, 1988.
CN Temiscouta	Cabano-Edmunston East 44.00-77.00	33.00	Notice of Reconsideration issued December 2, 1988.
Ontario			
CN Burford	Brantford-Burford 3.35-11.00	7.65	Ordered continued. To be reconsidered by November 25, 1990.
CP Carleton Place	Nepean-Carleton Place 9.0-28.1	19.1	Ordered abandoned December 29, 1989.
CN Forest	Lucan-Parkhill 15.50-30.50	15.00	Ordered continued. To be reconsidered by February 25, 1989.
CN Kincardine	Listowel (M.0.00-M.1.41) 0.00-1.41	1.41	Ordered continued. To be reconsidered by March 26, 1990.
CN Kincardine	Listowel-Wingham 1.41-30.34	28.93	Public Hearing held July 26, 1988. Report pending Agency approval.
CN Newton	Stratford-Palmerston 1.17-36.62	35.45	Ordered continued. To be reconsidered by March 26, 1990.
CN Owen Sound	Palmerston-Owen Sound 0.00-71.43	71.43	Ordered continued. To be reconsidered by March 26, 1990.
CN Renfrew	Nepean-Renfrew 0.00-43.78	43.78	Ordered abandoned on the earlier of December 30, 1989 or the date of commencement of alternative train services to BASF siding.
CP Simcoe/ Waterford	Waterford-Simcoe Junction 35.3-43.1 Brantford-L.E. & N Junction Incl. Waterford Spur 63.7-78.9	7.8 16.3	Application received August 31, 1988.
CP Simcoe/ Waterloo	Galt-Brantford 0.0-19.4 Galt (0.0-0.8)	19.4 0.8	Application received December 16, 1988.
CN Smiths Falls	Richmond-Smiths Falls 13.00-34.05	21.05	Ordered continued. To be reconsidered by October 30, 1989.
CN Southampton	Harriston Junction-Douglas Point 0.00-59.56	59.56	Ordered abandoned January 22, 1989.

CSXT Subdivision #1	Oldcastle-Leamington 8.0-37.0	29.0	Agency addressing 4 percent rule re short lines.
	Leamington-Blenheim 39.0-73.5	34.5	
	Blenheim-Black's Siding 75.3-95.5	20.2	
	Rodney-West Lorne 98.1-102.8	4.7	
CN Taschereau	La Sarre-Cochrane 99.00-181.42	82.42	Ordered continued. To be reconsidered by June 29, 1990.
CN Uxbridge (Campbellford Spur)	Peterborough-Lindsay Incl. Lakefield Spur & Ashburnham Branch 63.25-85.18	32.16	Application received June 13, 1988. Investigation re section 157(4) in progress.
CP Waterford	Hamilton-Brantford 41.0-61.0	20.0	Application received August 31, 1988.
Manitoba			
CN Inwood	Grosse Isle-Fisher Branch 0.50-72.00	71.50	Abandonment Order WDR1987-333 rescinded by P.C. 1988-457. To be reviewed after December 31, 1988.
CN Neepawa	Neepawa-Rossburn Junction 33.6-37.79	4.19	Abandonment contingent upon construction of connection. Funding not provided to date.
CN Rossburn	Rossburn Junction-Bethany 0.00-11.90	11.90	Abandonment contingent upon construction of connection. Funding not provided to date.
Saskatchewan			
CN Acadia Valley	Eyre Junction-Acadia Valley 0.00-23.67	23.67	Ordered abandoned July 1, 1989.
CN Avonlea	Parry-Avonlea 29.81-51.45	21.64	Ordered continued. To be reconsidered by November 28, 1989.
CN Central Butte	Moose Jaw Junction-Mawer 39.37-85.00	45.63	Ordered continued. To be reconsidered by August 27, 1990.
CN Chelan	Reserve-Weekes 0.00-12.87	12.87	Notice of Reconsideration published December 15, 1988.
CP Colony	Rockglen-Killdeer 0.0-24.6	24.6	Ordered abandoned August 31, 1989.
CN Corning	Peebles-Corning 0.00-15.00	15.00	Ordered continued. To be reconsidered by September 22, 1989.

CN Erwood	Baden-Hudson Bay 50.85-100.00	49.15	Ordered continued. To be reconsidered by December 31, 1988.
CP Kisbey	Griffin-Weyburn 43.6-60.9	17.3	Ordered continued. To be reconsidered by December 29, 1990.
CP Neudorf	Rocanville-Esterhazy 53.5-82.0	28.5	Ordered continued. To be reconsidered by December 31, 1988.
CN Porter	Oban Junction-Cando 0.00-18.00	18.00	Ordered continued. To be reconsidered by December 3, 1989.
CN Preeceville	Preeceville-Kelvington 72.73-113.58	40.85	Ordered continued. To be reconsidered by July 13, 1990.
Alberta			
CP Altawan	Notukeu-Manyberries 65.7-122.1	56.4	Ordered continued. To be reconsidered by December 29, 1990.
CN Coronado	Elk Point-Lindbergh 140.20-151.78	11.58	Notice of Actual Losses issued November 25, 1988.
CP Willingdon (Chemical Spur)	Mile 0.0-Mile 6.0	6.0	Ordered abandoned December 1, 1989.
British Columbia			
CP Boundary	Robson West-Midway Incl. Carson & Carmi Spurs 30.7-126.6	100.3	Ordered continued. To be reconsidered by June 30, 1990.
CN Cowichan	Victoria (M.0.00-M.1.90)	1.90	Ordered continued. To be reconsidered by December 31, 1990.
CN Cowichan (Saanich Spur)	Victoria (M.0.00-M.1.37)	1.37	Ordered continued. To be reconsidered by December 31, 1990.

XIII- GRAIN DEPENDENT BRANCH LINES FOR THE CROP YEAR 1988/89

Subdivision	Between		Miles
CANADIAN NATIONAL RAILWAY COMPANY			
Alliance	Alliance Jct. (M. 0.0)	Alliance (M. 59.2)	59.2
Amiens	Spiritwood (M. 49.1)	England (M. 75.0)	25.9
Arborfield	Crane (M. 0.0)	Arborfield (M. 19.4)	19.4
Athabasca	Morin Jct. (M. 20.2)	Athabasca (M. 93.1)	72.9
Avonlea	Avonlea (M. 51.5)	Moose Jaw Jct. (M. 88.3)	36.8
Barrhead	Carley Jct. (M. 0.0)	Barrhead (M. 26.1)	26.1
Battleford	Battleford (M. 0.0)	Battleford Jct. (M. 7.8)	7.8
Bengough	Bengough Jct. (M. 0.0)	Willowbunch (M. 71.5)	71.5
Big River	Big River Jct. (M. 0.0)	Big River (M. 56.5)	56.5
Blaine Lake	Prince Albert Jct. (M. 0.0)	Denholm (M. 116.5)	116.5
Bodo	Unity (M. 0.0)	Cactus Lake (M. 40.3)	40.3
Bolney	Spruce Lake Jct. (M. 0.0)	Paradise Hill (M. 15.7)	15.7
Bonnyville	Abilene Jct. (M. 0.0)	Grand Centre (M. 61.1)	61.1
Brooksby	Naisberry Jct. (M. 0.0)	Carrot River (M. 51.1)	51.1
Carlton	Dalmeny (M. 0.0)	Laird (M. 28.2)	28.2
Carman	Carman Jct. (M. 0.0)	Graysville (M. 50.9)	50.9
Central Butte	Kalium (M. 25.0)	Riverhurst (M. 110.5)	85.5
Chelan	Reserve (M. 0.0)	Crooked River (M. 60.1)	60.1
Conquest	Conrose Jct. (M. 0.0)	Beechy (M. 94.3)	94.3
Corning	Peebles (M. 0.0)	Corning (M. 15.0)	15.0
Coronado	Kerensky (M. 35.0)	Elk Point (M. 139.6)	104.6
Cowan	North Jct. (M. 0.0)	Swan River (M. 98.5)	98.5
Cromer	Maryfield (M. 75.8)	Kipling (M. 128.6)	52.8
Cudworth	Meacham (M. 23.6)	St. Louis (M. 86.4)	62.8
Elrose	Conquest Jct. (M. 0.0)	Glidden (M. 104.8)	104.8
Erwood	Swan River (M. 0.0)	Birch River (M. 23.0)	23.0
Glenavon	Kipling (M. 0.0)	McCallum (M. 87.5)	87.5
Grande Prairie	Rycroft (M. 0.0)	Dawson Creek (M. 138.0)	138.0
Hartney	Belmont (M. 0.0)	Elgin (M. 42.4)	42.4
Herchmer	Gillam (M. 330.3)	Churchill (M. 509.9)	179.6
Imperial*	Watrous (M. 0.0)	Dilke (M. 60.2)	60.2
Lac La Biche	Banko Jct. (M. 0.0)	Bon Accord (M. 9.5)	9.5
Lewvan	Minard Jct. (M. 0.0)	Whitmore (M. 115.9)	115.9
Mantario	Mantario Jct. (M. 0.0)	Glidden (M. 43.8)	43.8
Matador*	Matador Jct. (M. 0.0)	Kyle (M. 29.7)	29.7
Miami	Morris (M. 0.0)	Belmont (M. 102.2)	102.2
Neepawa	Neepawa (M. 0.0)	Rossburn Jct. (M. 5.3)	5.3
Northgate	Elcott (M. 3.7)	Lampman (M. 39.4)	35.7
Oakpoint	Steep Rock Jct. (M. 129.7)	St. Martin (M. 152.5)	22.8
Paddockwood	Whitestar (M. 1.7)	Paddockwood (M. 23.9)	22.2
Peace River	Roma Jct. (M. 60.6)	Hines Creek (M. 113.4)	52.8
Porter	Oban Jct. (M. 0.0)	Cando (M. 18.0)	18.0
Preeceville	Thunderhill Jct. (M. 0.0)	Sturgis Jct. (M. 65.3)	65.3
Preeceville	Lilian (M. 67.4)	Kelvington (M. 114.2)	46.8
Rhein	Campbell (M. 0.0)	MacNutt (M. 45.2)	45.2
Robinhood	Speers Jct. (M. 0.0)	Glaslyn (M. 69.6)	69.6
Rossburn	Rossburn Jct. (M. 0.0)	Russell (M. 104.3)	104.3
Smoky	Winagami (M. 263.5)	Spirit River (M. 357.2)	93.7
St. Brieux	St. Brieux Jct. (M. 0.0)	Humbolt Jct. (M. 54.1)	54.1

Ste Rose	Ochre River (M. 0.0)	Ste Rose du Lac (M. 11.7)	11.7
Tisdale	Hudson Bay (M. 0.0)	Prince Albert (M. 161.2)	161.2
Turtleford	North Battleford (M. 0.0)	St. Walburg (M. 77.7)	77.7
Weyburn	Talmage (M. 0.0)	Bengough Jct. (M. 39.7)	39.7
White Bear	Eston Jct. (M. 0.0)	Lacadena (M. 24.5)	24.5
Winnipegosis	Sifton Jct. (M. 0.0)	Fork River (M. 10.9)	10.9
Total			**3, 211.6**

*Owned by CP, operated by CN.

CANADIAN PACIFIC LIMITED

Altawan	Shaunavon (M. 0.0)	Notukeu (M. 65.7)	65.73
Amulet	Ormiston (M. 30.9)	Crane Valley (M. 38.6)	7.7
Arborg	Rugby (M. 5.4)	Arborg (M. 75.1)	69.7
Arcola	Schwitzer (M. 0.0)	Arcola (M. 96.7)	96.7
Assiniboia	Amulet (M. 46.0)	Assiniboia (M. 111.1)	65.1
Bassano	Empress (M. 0.0)	Bassano (M. 118.4)	118.4
Bromhead	Estevan (M. 0.0)	Minton (M. 79.1) (including Tribune Spur M. 7.0)	86.1
Bulyea	Neudorf (M. 0.0)	Bulyea (M. 86.4)	86.4
Burstall	Schuler Spur		6.8
Cardston	Stirling (M. 0.0)	Cardston (M. 46.8)	46.8
Coronation	Kerrobert (M. 1.5)	Coronation (M. 116.5)	115.0
Dodsland*	Dodsland Jct. (M. 0.0)	End of Track (M. 28.4)	28.4
Dunelm	Player (M. 0.0)	Simmie (M. 25.2)	25.2
Empress	Leader (M. 88.2)	Empress (M. 111.8)	23.6
Expanse	Curle (M. 0.0)	Assiniboia (M. 64.6)	64.6
Fife Lake	Assiniboia (M. 0.0)	Coronach (M. 60.5)	60.5
Glenboro	Murray Park (M. 6.0)	Souris (M. 146.0) (including Carman Spur M. 15.0)	155.0
Gravelbourg*	Mossbank Jct. (M. 0.0)	Tyson (M. 57.3)	57.3
Gretna/ La Rivière	Fortress (M. 11.5) - Rosenfeld - Gretna (M. 14.1)		56.8
Hatton	Hatton (M. 0.0)	Golden Prairie (M. 17.8)	17.8
Irricana	Bassano (M. 0.0)	Standard (M. 36.5)	36.5
Kerrobert	Outlook (M. 0.0)	Kerrobert (M. 102.5)	102.5
Kisbey	Arcola (M. 0.0)	Griffin (M. 43.6)	43.6
Lac du Bonnet	Beausejour (M. 33.2)	Molson (M. 43.6)	10.4
Lacombe	Coronation (M. 0.0)	Nevis (M. 70.8)	70.8
Langdon	Cosway (M. 42.1)	Carbon (M. 58.3)	16.2
La Rivière	Rosenfeld (M. 54.2)	La Rivière (M. 111.0)	56.8
Lloydminster	Wilkie (M. 0.0)	Lloydminster (M. 104.3)	104.3
Lomond	Eltham (M. 0.0)	Hays (M. 112.3)	112.3
Lyleton	Deloraine (M. 0.0)	Waskada (M. 17.6)	17.6
Macklin	Kerrobert (M. 0.0)	Macklin (M. 46.4)	46.4
Macleod	Aldersyde (M. 31.5)	Ft. Macleod (M. 105.3)	73.8
Melfort	Lanigan (M. 0.0)	Lac Vert (M. 56.2)	56.2
Napinka	La Rivière (M. 0.0)	Napinka (M. 108.5)	108.5
Neudorf	Sylspur (M. 50.7)	Neudorf (M. 126.2)	75.5
Notukeu	Notukeu (M. 0.0)	Val Marie (M. 96.9)	96.9
Outlook	Moose Jaw (M. 2.3)	Outlook (M. 120.3)	118.0
Pennant	Wickett (M. 0.0)	Hazlet (M. 19.4)	19.4

Reford	Kerrobert (M. 0.0)	Wilkie (M. 42.8)	42.8
Russell	Binscarth (M. 0.0)	Inglis (M. 23.9)	23.9
Shamrock	Archive (M. 0.0)	Hak (M. 103.4)	103.4
Shaunavon	Assiniboia (M. 0.0)	Shaunavon (M. 118.2)	118.2
Stirling	Manyberries (M. 0.0)	Stirling (M. 84.5)	84.5
Tisdale	Goudie (M. 0.0)	Nipawin (M. 131.7)	131.7
Turin	Lethbridge (M. 0.0)	Turin (M. 27.0)	27.0
Tyvan	Stoughton (M. 0.0)	Crecy (M. 87.2)	87.2
Vanguard	Swift Current (M. 2.0)	Meyronne (M. 76.3)	74.3
White Fox	Nipawin (M. 0.0)	Sharpe (M. 73.4)	73.4
Willingdon	Lloydminster (M. 0.0)	Bruderheim (M. 144.1)	144.1
Winnipeg Beach	Gimli (M. 58.0)	Riverton (M. 82.6)	24.6
Wood Mountain	Ogle (M. 0.0)	Mankota (M. 64.9)	64.9
Total			**3, 419.3**

*Owned by CN, operated by CP.

APPENDIX E

SECRETARIAT AND LEGAL SERVICES

I Review Cases — Decisions Issued in 1988 . . . 93

II Cases Before Supreme Court and Federal Court of Canada 96

APPENDIX E

I - REVIEW CASES - DECISIONS ISSUED IN 1988

AIR

	Applicant	Matter	Decision
1.	Quebecair	ATC Decision of September 24, 1987 which cancelled an earlier show-cause order against Trans-Côte as to why one of its licences should not be cancelled for alleged illegal operations.	Application denied as no error in fact or in law had been made by the ATC.
2.	Trans-Côte Inc.	ATC Decision of November 6, 1987 rescheduling public hearing into alleged illegal operations (complaint filed by Quebecair).	Overtaken by events - see case No. 1 above. Trans-Côte cleared of allegations and hearing was not held.
3.	Nationair	ATC Decision of December 16, 1987 granting Minerve Canada temporary authority to operate Class 9-4 International charter service from a base at Montreal.	Application denied as it failed to meet criteria for review set out in subsection 85(1) of CTC General Rules.
4.	Minerve Canada	ATC Decisions of December 18 & 23, 1987 denying Minerve Canada participation in Canada/France charter market, summer 1988.	Application granted on error in law; a re-allocation of seats resulted therefrom with Minerve Canada obtaining a share of the market.
5. 6. 7.	Air Transat Wardair Air Canada	ATC Decision of December 31, 1987 re: seat allocation for Canada/France market, summer 1988.	Applications denied as they failed to meet criteria for review.
8.	Nationair	ATC Decision of December 31, 1987 re: seat allocation for Canada/France market, summer 1988.	Application granted on error in fact; a re-allocation of seats resulted therefrom with Air Transat's share being adjusted downwards.
9.	Minerve Canada	Sought authority to apply for review of ATC Decision of December 31, 1987 re: seat allocation for Canada/France market, summer 1988.	Application withdrawn as a result of decision taken in case No. 4.

10.	Kenn Borek Air	CTC Order No. 1987-A-658 of March 17, 1988 suspending operation of Group C aircraft for 10 days effective May 30, 1988 under 4 of Borek's licences.	Application denied as it failed to show where original decision was in error.
11.	Rog-Air Ltd. (Frontier Air)	NTA Decision No. 222-A-1988 of August 5, 1988 denying operation of Class 2 services at various points in northern Ontario and Quebec.	To be carried forward into 1989.
12.	Air Transat	NTA Decision of September 29, 1988 which allocated Canada-France market charter rotations for winter season 1988/89 between Nationair, Air Transat and Minerve Canada.	Application denied as it provided no evidence of a change in the facts or circumstances.
13.	Minerve Canada	NTA Decision of September 29, 1988 which allocated Canada-France market charter rotations for winter season 1988/89 between Nationair, Air Transat and Minerve Canada.	Application denied as it failed to provide any evidence of a change in the facts or circumstances.
14.	Air 2000 Airlines	NTA Decision of November 3, 1988 which found that Air 2000 was not Canadian as defined in section 67 of NTA, 1987.	Resolved as a result of Air 2000 having been granted its licence.
RAIL			
15.	Canadian National - Taschereau Subdivision	RTC Order No. R-40819 of June 29, 1987 which did not grant CN's application to abandon the portion from La Sarre, Quebec to Cochrane, Ontario.	Application denied as it failed to produce new facts or circumstances.
16.	CSP Foods	RTC Decision of September 16, 1987 which upheld CN/CP restriction on movement of canola products to U.S.A.	Application withdrawn on June 21, 1988 as applicant not in position to provide information requested by Agency.
17.	M-TRAC	RTC Decision and Order No. R-41300 dated December 14, 1987 pertaining to cabooseless trains.	Application denied as it failed to meet established criteria for review.
18.	Canadian National - Burford Subdivision	Section 3 of RTC Order No. R-41264 of November 25, 1987 which ordered CN to continue limited services.	To be carried forward into 1989.
19.	Palliser Grain Co. Ltd.	Order No. WDR1987-321 of November 30, 1987 authorizing abandonment of a portion of CP's Colony Subdivision.	Application denied as it had not established new facts nor proved an error in facts.
20.	Canadian National - Mont-Royal Subdivision	RTC Order No. R-41370 of December 17, 1987 ordering CN to pay reconstruction and maintenance costs for bridge.	Application denied as there was no change in facts or circumstances since issuance of the order.

21.	Ontario Hydro	RTC Order No. R-41377 of December 21, 1987 authorizing CN to abandon operation of its TH & B Dundas Branch.	Application denied as criteria for review had not been met.
22.	Voyageur Inc.	RTC Decision of December 30, 1987 which dismissed Voyageur's applications under the *Railway Act* re: VIA's fares covering routes between Montreal and the Gaspé.	Application denied as original decision not found wanting.
23.	Canadian National	RTC Order No. R-41429 and Decision of December 31, 1987 dismissing CN's application for reallocation of ferry costs on its Vancouver Island ferry service.	Application denied as it presented no reasons for changing current method of allocating costs.
24.	Town of Fergus, Ontario	RTC Order No. R-41379 of December 21, 1987 authorizing CP to abandon operation of its Elora Subdivision.	Application denied as it failed to demonstrate any grounds for review.
25.	Gary M. Gurbin, M.P.	NTA Order No. 1988-R-632 of July 22, 1988 authorizing CN to abandon operation of a portion of Southampton Subdivision.	To be carried forward into 1989.
26.	Canadian National - Chester Subdivision	NTA Decision No. 193-R-1988 of August 1, 1988 as clarified by letter of August 19, 1988 re: production of documents in respect of CN's application to abandon a portion of its Chester Subdivision.	Application denied as there was no change in the facts or circumstances.
27.	Ontario Midwestern Rail Services, Project ReRail	NTA Order No. 1988-R-1115 of December 1, 1988 authorizing CP to abandon operation of Goderich Subdivision from Guelph to Goderich	In pleadings; to be carried forward into 1989.
28.	Grain Transportation Agency	CTC Order No. WDR1987-318 of November 23, 1987 authorizing CN to abandon operation of the Acadia Valley Subdivision between Eyre Junction, Saskatchewan and Acadia Valley, Alberta effective December 31, 1988.	Application granted on basis of new facts and abandonment date extended to July 1, 1989.
OTHER			
29.	Express C.T.M.A. Ltée	NTA letter of June 23, 1988 which ruled that outward movements (Fishyback service) from Magdalen Islands to ports in Quebec were deemed to leave "select territory" at the point where they enter the St. Lawrence River.	Application denied as no evidence was submitted which showed Agency ruling to be in error.
30.	Trans-Continental Freight Bureau	NTA letter of September 15, 1988 which denied the Bureau's application for Special Permission No. 89 seeking authority to depart from the terms of subsection 117(1), *National Transportation Act, 1987.*	In pleadings; to be carried forward into 1989.

II - CASES BEFORE FEDERAL COURT AND SUPREME COURT OF CANADA

CASES DISCONTINUED IN 1987

CN v. CTC and Continental Grain Co. (Canada) Ltd.

Federal Court of Appeal
Files: 84-A-311
A-806-84

Canadian National Railway Company, whose application for leave to appeal was supported by Canadian Pacific Limited, argued that:

1. the Railway Transport Committee (RTC) erred in holding that the application of the Canadian Car Demurrage Rules to Tariff CFAW 4310 CTC (F) 1032 violates the provisions of Part II of the *Western Grain Transportation Act* (WGTA);

2. the RTC erred in accepting the original application of the respondent, Continental Grain Co. (Canada) Ltd., under section 52 of the WGTA and in failing to permit the applicant sufficient time to respond in both instances in contravention of the provision of the General Rules of the CTC thus resulting in a violation of the right of the applicant to natural justice; and

3. the RTC erred in deciding the application of the respondent, Continental Grain Co. (Canada) Ltd., under section 52 of the WGTA when many of the issues raised therein were, in fact *sub judice* at the instance of the respondent in a previous case for which leave to appeal had already been granted by this Court.

On November 3, 1987 the appellant, CN, discontinued this appeal.

Atlantic Container Express Inc. v. CTC

Federal Court of Appeal
File: 87-A-384

Atlantic Container Express Inc. (ACE), by notice of motion dated September 25, 1987, sought leave to appeal Canadian Transport Commission Review Committee's Decision No. 1987-02 dated August 28, 1987 which rescinded RTC Order No. R-39045 dated February 14, 1986 and which directed Canadian National Railway Company (CN) to begin an immediate review of all its rates to, from and within Newfoundland to satisfy itself that each and every rate meets the criteria outlined in the Decision No. 1987-02 and where rates are found to be out of line with similar mainland Maritime rates adjusted for distance, to file new rates in compliance with Decision No. 1987-02 within 90 days from the date of that decision.

On December 14, 1987 the appellant, Atlantic Container Express Inc., discontinued this appeal.

CASES DISCONTINUED IN 1988

Algoma Central Railway v. CTC

Federal Court of Appeal
Files: 87-A-371
A-1071-87

On October 23, 1987, the appellant, Algoma Central Railway, was granted leave to appeal Railway Transport Committee (RTC) decision dated August 7, 1987 which ordered the disclosure to certain persons of confidential financial statements provided by the applicant to the Canadian Transport Commission (CTC).

Algoma Central Railway based its application on the following grounds:

- the CTC erred in deciding that there is no legal impediment to the release to the persons of the confidential financial information supplied to it by the applicant;

- the CTC erred by treating the applications made by the applicant as creating a *lis* or *quasi-lis* between adversarial parties; and

- the CTC erred in failing to maintain the confidentiality of the information supplied to it by the applicant.

On January 18, 1988 the appellant, Algoma Central Railway, discontinued this appeal.

United Transportation Union v. CN & CP & CTC

Federal Court of Appeal
File: A-1313-87

United Transportation Union, by Originating Notice under section 28 of the *Federal Court Act*, filed with the Federal Court on December 17, 1987 an application to review and set aside a decision and order of the RTC dated December 14, 1987 titled "A Decision Pertaining to Cabooseless Train Operations on Canadian National and Canadian Pacific Railways".

The United Transportation Union based its application on the following grounds:

- that the Tribunal failed to observe the principles of natural justice or otherwise acted beyond its jurisdiction;
- that the Tribunal erred in law in making its decision or order;
- that the Tribunal based its decision or order on erroneous findings of fact that it made in a perverse or capricious manner or without regard for the material before it.

On May 12, 1988 the appellant, United Transportation Union, discontinued this appeal.

CP Limited v. CTC

Federal Court of Appeal
Files: 87-A-306
A-498-87

Canadian Pacific Limited (CP) and Canadian National Railway Company (CN) jointly own and operate a section of railway known as CP's Langdon Subdivision from Rosedale to East Coulee in the Province of Alberta. In October 1986, an Inspecting Engineer of the Canadian Transport Commission (CTC) was directed to conduct an inspection of this joint line and report. Section 224 of the *Railway Act* provides that an Inspecting Engineer, if in his opinion it is dangerous for trains to pass over any railway or portion thereof, may by notice in writing forthwith forbid the running of any train over such railway or portions of railway. Such notice was given on October 17, 1986.

On October 27, 1986, the RTC requested a submission from CN and CP on the issue of whether or not the right to claim subsidy under section 252 of the *Railway Act* continues to exist during any period in which the running of trains on a track is prohibited by the Order of an Inspecting Engineer in the form of a notice given pursuant to section 224 of the *Railway Act*.

CP submitted that its eligibility to claim subsidy pursuant to section 256 of the *Railway Act* continued. CP maintained that subsection 256(2) of the *Railway Act*, which states that, "When an uneconomic line of railway, or any segment thereof, is being operated within a claim period, the company operating it may file a claim..." clearly provides that a claim may be made when an uneconomic line of railway is being operated. According to CP, although the Order of the Inspecting Engineer specifically prohibits the railway from "the running of trains", the operation of a line of railway encompasses more than simply running of the trains. CP also states as follows:

> "Further support for this position is found in the determination by the Commission of actual loss pursuant to Section 256. The actual loss determined by the Commission relates to cost of many areas of operations of which the running of trains on the track is only one part. Some of these other items of costs include maintenance and depreciation, offline fuel and wages, general administration, taxes and insurance."

When this matter came before the RTC for decision, it ruled that the right to file a claim, which is conferred by subsection 256(2) of the *Railway Act*, is limited to the period in which the line "is being operated within a claim period". In its decision, the RTC expressed the view that "the subsidy program is available where the company has a legal right as well as the legal obligation to operate the branch line". The RTC therefore concluded:

> "However, where, as in this case, the railways have an obligation flowing from a *Special Act* to utilize an uneconomical asset, but has been deprived of the legal right to use that asset, by the action of a superior body such as an Inspecting Engineer, a right to claim for subsidy does not exist."

In its decision, the RTC also confirmed the Order of the Inspecting Engineer which prohibited the running of the trains on the Langdon Subdivision between Rosedale and East Coulee.

It is from this Order No. WDR 1987-005 and Decision WDR 1987-01 both dated January 16, 1987, CP sought leave to appeal on the grounds that the RTC erred in law and jurisdiction in finding that the joint section ceased to operate within the current claim period on and from October 24, 1986.

Concurrently, CP applied to the CTC's Review Committee for a review of Order No. WDR 1987-005 and Decision WDR 1987-01. In May, 1987, CP Limited was granted leave to appeal.

On August 12, 1987, the CTC's Review Committee declared Decision WDR 1987-01 reviewable for error in law, therefore the practical effect of this appeal was nil. However, CP was appealing the Review Committee decision and rather than discontinuing this appeal, CP preferred to leave the appeal in court and join it with the appeal from the Review Committee decision.

On September 16, 1988 the appellant, CP Limited, discontinued this appeal.

CP Limited v. CTC

Federal Court of Appeal
File: 87-A-378
A-492-88

On September 14, 1987, CP Limited filed a notice of application for leave to appeal CTC Review Committee Decision 1987-01 dated August 12, 1987 concerning CP's Langdon Subdivision subsidy claim.

CP's application was based on the following issues of law and jurisdiction:

- the respondent erred in finding that the Railway Transport Committee should have rejected the applicant's application for abandonment of the Langdon Subdivision.
- the respondent erred in failing to find that the applicant could file a claim for subsidy and could file an application for abandonment pursuant to the *Railway Act*.

On September 16, 1988 the appellant discontinued this appeal.

CSP Foods Ltd. v. CTC

Federal Court of Appeal
File: 87-A-359

CSP Foods Ltd., by notice of motion dated October 14, 1987, sought leave to appeal an RTC decision dated September 16, 1987 which denied an application by CSP Foods Ltd. for an order removing from Tariff CFAE 4536-I, a restriction, whereby minimum compensatory rates contained in the said tariff, would not apply to movements of rapeseed oil and meal from Thunder Bay and Armstrong to eastern Canadian destinations, where, the ultimate destination was in the United States.

The appellant, CSP Foods Ltd., discontinued this appeal on September 22, 1988.

W.H. Kaufman Inc. c.o.b. as Kaufman of Collingwood v. NTA

Federal Court - Trial Division
File: T-1363-88

W.H. Kaufman Inc. made an application to the Federal Court to quash the decision of the NTA dated May 11, 1988. The Agency determined pursuant to subsection 157(4) of the *National Transportation Act, 1987* that the subject track (formerly mile 31.40 to mile 34.60 of the Meaford Subdivision) was yard trackage and therefore not subject to the abandonment provisions of the *National Transportation Act, 1987*.

The application was withdrawn by letter dated October 13, 1988.

Kenn Borek Air Ltd. v. National Transportation Agency

Federal Court of Appeal
File: 88-A-317

On April 18, 1988, the applicant filed with the Federal Court of Appeal an application for leave to appeal Canadian Transport Commission (CTC) Order No. 1987-A-658 dated March 17, 1988 which suspended operation of Group C aircraft for ten days under four of Kenn Borek Air Ltd.'s licences.

On November 9, 1988, the applicant, Kenn Borek Air Ltd., discontinued this appeal.

Worldways Canada Ltd., Nolisair International Inc. and Canadian Airlines International Limited and the National Transportation Agency

Federal Court of Appeal
File: 88-A-351

On September 12, 1988, Worldways, Nationair and Canadian Airlines filed with the Federal Court of Appeal a motion for leave to appeal Decision No. 230-A- 1988 of the National Transportation Agency which determined that it was in the public interest to issue a licence to operate a Class 9-4 Charter non-scheduled international service to Air 2000 Airlines Limited.

The applicants alleged that the Agency had committed an error in law by wrongly interpreting section 94 of the *National Transportation Act, 1987*. Further, they alleged that the Agency had committed a breach of the rules of natural justice and the principles of procedural fairness.

On December 28, 1988, the applicants discontinued this appeal.

Air Canada v. NTA

Federal Court of Appeal
File: 88-A-349

On September 7, 1988, Air Canada applied under subsection 65(1) of the *National Transportation Act, 1987* for leave to appeal and set aside the order of the National Transportation Agency of Canada (NTA) issued the 26th of August, 1988, wherein the NTA ordered the applicant on an interim *ex parte* basis until it is able to hear and determine this matter that Air Canada immediately substitute for the disallowed filing, reductions in all Canadian dollar fare amounts in the transborder market to reflect a new uniform differential of 127 percent.

The applicant, on December 1, 1988, requested withdrawal of its appeal without costs.

Canadian National Railway Company v. National Transportation Agency

Federal Court of Appeal
File: 88-A-332

Canadian National Railway Company (CN) sought leave to appeal National Transportation Agency Decision No. 1988-R-245 dated June 1, 1988 which directed CN to pay 10 percent of the cost of construction of a bridge over Pierre Bertrand Boulevard on the Bridge Subdivision in the Town of Vanier.

On December 23, 1988, CN advised the Federal Court that they withdrew their appeal.

CASES DECIDED IN 1988

CP Limited v. CTC

Supreme Court of Canada

By application dated October 26, 1987, Canadian Pacific Limited sought leave to appeal a judgment of the Federal Court of Appeal dated July 16, 1987 which dismissed CP's appeal of a Review Committee decision dated March 7, 1986 which had the effect of applying lower tolls on movements of meat carcasses moved by rail from Lethbridge, Alberta to eastern Canada.

CP's application for leave to appeal was dismissed by the Supreme Court of Canada on January 25, 1988.

Transport Morneau Inc. v. Motor Vehicle Transport Committee and the CTC

Federal Court of Appeal
Files: 86-A-317
A-292-86

Leave to appeal was granted the appellant on May 5, 1986, from a Motor Vehicle Transport Committee (MVTC) decision dated February 27, 1986, which refused a claim for subsidies filed pursuant to the *Atlantic Region Freight Assistance Act* and Regulations, for the transportation of goods.

The question of law involved was: Did the MVTC err in law in requiring, as a condition for the granting of subsidies to the appellant, that further evidence be adduced respecting the ultimate destination of the appellant's goods?

The Federal Court of Appeal granted the appeal on February 2, 1988.

CP Limited v. CTC

Federal Court of Appeal
Files: 85-A-366
A-70-86

Canadian Pacific Limited (CP Limited) was granted leave to appeal Order No. R-38529 dated October 2, 1985 issued by the Railway Transport Committee (RTC) which related to the capitalization of the cost of rebuilding locomotives. CP Limited claimed the order was *ultra vires* the RTC since it was in the same terms as Order No. R-34836 which was set aside by the Federal Court of Appeal on June 27, 1985 for being in the nature of a regulation, therefore, beyond the

powers of the RTC, the authority to enact regulations being reserved to the CTC itself.

CP Limited added that even if Order No. R-38529 were not invalid, section 328 of the *Railway Act*, the pretended source of authority for both RTC Order No. R-38529 and Commission Order No. 1985-CTC-7, did not expressly authorize the retroactive exercise of the power therein conferred.

The applicant also argued that Commission Order No. 1985-CTC-7 dated September 17, 1985, which purports to adopt and implement a Uniform Classification of Accounts, was invalid for being too ambiguous or vague or ineffectual because of non-compliance with the *Statutory Instruments Act*.

By judgment dated April 21, 1988 the Federal Court of Appeal allowed this appeal.

CP Limited v. CTC

Federal Court of Appeal
Files: 86-A-336
A-237-87

CP Limited was appealing a Railway Transport Committee decision dated June 23, 1986, whereby the Commission declared a certain crossing of the applicant's railway line to be a farm crossing under section 213 of the *Railway Act*. The applicant alleged that the CTC erred in law in that:

- the conditions precedent to the exercise of the Commission's assumption of jurisdiction under section 213 of the *Railway Act* were completely absent; and, in the alternative,
- the Commission lost any jurisdiction it might otherwise have had by a breach of the rules of fairness and of natural justice.

By judgment rendered May 11, 1988, the Court dismissed this appeal.

CN v. the City of Drumheller and Century Coals Ltd.
CP Limited v. the City of Drumheller and Century Coals Ltd.

Supreme Court of Canada
Files: 17498 (CN)
17499 (CP)

By Order No. WDR-00534 on October 23, 1981, the Railway Transport Committee (RTC) ordered the abandonment of 14 km of track between Rosedale and East Coulee, Alberta.

The City of Drumheller and Century Coals Ltd. appealed the order to the Federal Court of Appeal. Their main submission was that the Commission lacked the jurisdiction to grant the order since an agreement between the railways had stipulated not only for the construction of the line, but also for its operation in perpetuity. That agreement was subsequently confirmed by Parliament in a *Special Act*, which the Commission was not empowered to amend or repeal. The appellants pleaded that by virtue of section 2 of the *Railway Act*, the *Special Act* superseded sections 253 and 254 of the *Railway Act*.

In a judgment dated December 9, 1982, from which the Chief Justice dissented, the Federal Court upheld the appellants' arguments. The judgment stated that the intent of the *Special Act*, which confirmed the railways' agreement, was that the line be operated in perpetuity. The statute had imposed a statutory burden on CN and CP Limited, an obligation of perpetual operation of the line as a *quid pro quo* for the government guarantee of CN bonds needed to build the segment.

The court held further that the *Special Act* and sections 253 and 254 of the *Railway Act* dealt with the same subject matter and were inconsistent. Since they could not stand together, the former enactment prevailed. The obligations created under the *Special Act* were statutory rather than merely contractual and could only be altered by statute. The Court consequently held that the order had been made without jurisdiction and allowed the appeal.

The railways asked for leave to appeal the judgment of the Federal Court of Appeal to the Supreme Court of Canada and on February 7, 1983, such leave was granted. In 1984, the CTC was granted leave to intervene in these appeals.

On June 14, 1988, the Supreme Court of Canada allowed the appeal.

Voyageur Colonial Limited v. National Transportation Agency

Federal Court of Appeal
File: 88-A-334

On July 22, 1988, the applicant filed with the Federal Court of Appeal its application for leave to appeal a National Transportation Agency ruling denying production of certain documents to Voyageur Colonial Ltd. and refusing to compel VIA's witness to answer certain questions particularly related to VIA's costs in the matter of applications by Voyageur pursuant to sections 281 and 283 of the *Railway Act*.

The Federal Court of Appeal dismissed this application on September 8, 1988.

Nolisair International Inc. v. National Transportation Agency, Air Canada, Air Transat A.T. Inc., Minerve Canada, Compagnie de transport aérien Inc., Wardair Canada Inc., Worldways Canada Inc. and the Deputy Attorney General of Canada

Federal Court of Appeal
File: 88-A-333

On June 30, 1988 Nolisair International Inc., doing business as Nationair, filed a motion for leave to appeal a decision made by the National Transportation Agency on June 3, 1988.

That decision was made in respect of the allocation of seats among Canadian carriers for the summer of 1988 charter market between Canada and France.

Nationair alleged that charter permits already granted had been illegally cancelled at the time the allocation of seats was made.

The case was heard orally by the Federal Court of Appeal in Montreal on November 8, 1988 and Nationair's motion was denied as the matter was moot.

Bowater Mersey Paper Company v. NTA and CN

Federal Court of Appeal
File: 88-A-345

CN applied to abandon the operation of part of the Chester Subdivision on June 18, 1988. Bowater Mersey Paper Company (Bowater) opposed the abandonment and asked for disclosure of CN confidential cost so Bowater could make submissions before the Agency made its actual loss determination.

The Agency held an oral hearing on this question and ruled on August 1, 1988 that Bowater was entitled to only some of the data it requested.

Bowater applied for leave to appeal in the Federal Court of Appeal asserting that Bowater was entitled to full disclosure and that the Agency had not properly exercised its discretion in limiting the release of data.

The application for leave to appeal was dismissed after oral argument on November 25, 1988.

Canadian National Railway Company and Canadian Transport Commission and Town of Mount Royal

Federal Court of Appeal
File: 88-A-300

On January 14, 1988, Canadian National Railway Company (CN) filed a motion before the Federal Court of Appeal for leave to appeal Order No. R-41370 made on December 17, 1987 by the Railway Transport Committee of the Canadian Transport Commission. By this order, CN is to pay cost of reconstruction of an overhead bridge carrying Portland Avenue - Cornwall Street in the Town of Mont Royal. Also, pursuant to this order, CN must maintain at its own expense the said reconstructed bridge.

CN alleged that the CTC had exceeded its jurisdiction by disregarding documents that proved to be critical in the final decision.

The case was heard in Montreal on December 9, 1988 and leave to appeal was granted.

Sogevex Inc. v. NTA and Canadian National Railway Company

Federal Court - Trial Division
File: T-1648-88

This is a declaratory action wherein the applicant seeks to determine that the movement of freight from Baie Comeau to Delson by rail is a preferred movement in accordance with the *Maritime Freight Rates Act* and that it is an outward movement in accordance with the *Atlantic Region Selective Assistance Regulations*.

This appeal was heard on November 24, 1988 and by judgment dated January 9, 1989, this appeal was dismissed.

CASES PENDING IN 1988

CP Limited v. CTC

Federal Court of Appeal
Files: 82-A-55
A-1259-82

This case concerns the Railway Transport Committee (RTC) decision of May 7, 1982. The committee denied Canadian Pacific Limited (CP Limited) permission to claim ownership costs (costs of capital and depreciation) on assets provided by the federal government under the Prairie Branch Line

Rehabilitation Program for the purposes of making subsidy or rate-making determinations under the *Railway Act*. The committee held that allowing such costs to affect the costing system without subsequent adjustments for subsidy and for such other purposes as the committee considered appropriate, would result in the government being billed under one program for costs it had already paid for in another program.

CP Limited contends that the committee misdirected itself and took into account extraneous circumstances in interpreting the applicable sections of the *Railway Act* and the *Railway Costing Regulations*. The railway's position is that the purpose of section 252 and following sections of the *Railway Act* is to allow CP Limited to be reimbursed for the actual losses incurred in the operation of uneconomic branch lines which it is required to operate, and not to determine questions of ownership of the assets. The railway argues that the fact that the federal government provided the assets is irrelevant.

CP Limited obtained leave to appeal in November 1982. The case is still pending.

CP Limited v. CTC and CN

Federal Court of Appeal
Files: 84-A-358
A-263-85

Canadian Pacific Limited (CP Limited), the appellant, submits that the Railway Transport Committee (RTC) by its Order No. R-37470 dated November 15, 1984, erred in its finding that special interswitching charges must be set at a compensatory level pursuant to section 276 of the *Railway Act*, such a finding being contrary to both the spirit and the letter of section 3 of the *National Transportation Act*. It further claims that the committee also erred in failing to find that General Order T-12 was applicable at Montreal East, and that even if General Order T-12 were not to be applicable at Montreal East, then special interswitching charges, which have applied to this location since 1908, ought to be continued.

Canadian National Railway Company, besides arguing that the appellant "has failed to show any legally arguable case", asked the Court to strike from the record any and all irrelevant and inappropriate matters to the legal issue and on which the Commission "did not make any pronouncement".

Leave to appeal was granted on March 1, 1985 and on March 11, CP Limited filed its notice to appeal which added that the RTC "erred in law in failing to find that The Freight Traffic Interswitching Regulations, 1978, C.R.C. ch. 1210, were applicable at Montreal East by virtue of section 93 of the *Railway Act* which section was intended to preserve the acquired rights of shippers".

No other proceedings have since been filed in Court.

Municipal Corporation of the Town of Vanier v. CN, CTC and VIA Rail Canada Inc.

Federal Court of Appeal
Files: 85-A-353
A-778-85

Pursuant to Order Nos. R-38325, R-38335 and R-38336 of the Railway Transport Committee (RTC), which in substance allowed Canadian National Railway Company (CN) to proceed with construction of a second main track in the Town of Vanier, the town first asked the Review Committee of the CTC to stay execution of these orders long enough to allow the Federal Court of Appeal to rule on its applications for a stay and for leave to appeal.

The Review Committee dismissed the application for a stay and the Federal Court of Appeal did likewise, but the application for leave to appeal was granted and in October 1985, the Town of Vanier gave notice that it was filing an appeal, pursuant to subsection 64(2) of the *National Transportation Act*, from Order Nos. R-38325 of July 11, and R-38335 and R-38336 of July 12, 1985 of the RTC, as follows: "Are these Orders valid in light of the provisions of section 53 of the General Rules of the Canadian Transport Commission"?

The case is still pending.

CN v. CTC, CP Limited and Union Carbide Canada Ltd.

Federal Court of Appeal
Files: 85-A-364
A-551-86

In this case Canadian National Railway Company (CN), by leave to appeal granted September 10, 1986, appeals from the majority decision of the Review Committee dated September 17, 1985 and reasons for the decision dated June 6, 1986. It is alleged that the committee erred on a question of law and jurisdiction by concluding that CN's special switching tariffs governing the interchange of traffic at Montreal East were not subject to a compensatory level of rates prescribed pursuant to section 276 of the *Railway Act* (RA), and by ordering that these rates be restored to a previous non-compensatory level.

The appellant further submitted that the intent of the *National Transportation Act* (NTA) was to improve the financial viability of railway companies and, therefore, such legislation must be given the fair and liberal interpretation enunciated in section 11 of the *Interpretation Act*.

The fact that subsection 272(3) of the RA, relating to the movement of grain and flour to eastern Canada, and section 23 of the NTA, relating to complaints against rate, tariff or toll provisions, are subject to an appropriate consideration of section 276 of the RA, governing the compensatory level of rates and tariffs, is regarded by the appellant as highly significant.

CP Limited, a respondent, argued that the application for leave to appeal should be denied because the Commission correctly held that sections 276 and 277 of the RA do not apply to special interswitching charges but to freight rates which interswitching charges are not. Only freight rates should thus be compensatory.

The case is still pending.

CP Limited v. CTC

Federal Court of Appeal
Files: 85-A-369
A-237-86

CP Limited was, on April 4, 1986, granted leave to appeal a decision of the Review Committee dated October 16, 1985. The appellant contends that the CTC erred:

1. in failing to fully and properly consider the applicant's application for review dated June 28, 1985 as provided by section 63 of the *National Transportation Act* (NTA), and in holding that the matters raised by the said application did not fall within the grounds for review under section 63 of the NTA;

2. in finding that the Railway Transport Committee had not erred in ordering the applicant to chill drinking water to 42 °F or less; and

3. in failing to review and set aside the order concerning drinking water, and in basing "its decision or order on an erroneous finding of fact that it made in a perverse or capricious manner or without regard for the material before it".

On January 6, 1989 counsel for the appellant advised the National Transportation Agency (NTA) that the action would be discontinued. The NTA is awaiting written confirmation of this discontinuance.

F.J. Turner and Turn-Air Ltd. v. Her Majesty the Queen in Right of Canada

Federal Court - Trial Division
File: T-859-86

The plaintiff filed his statement of claim on April 3, 1986, claiming damages alleged to have resulted from Air Transport Committee (ATC) Order No. 1984-A-130, dated April 4, 1984, in which the ATC cancelled the plaintiff's air licence. Because his licence was reinstated July 26, 1985, the plaintiff alleges damages suffered during the period when he was not operating.

Counsel for the plaintiff has advised of its intention to withdraw this claim.

CP Limited v. CTC

Federal Court of Appeal
Files: 86-A-323
A-509-86

Pursuant to leave to appeal granted July 23, 1986, CP Limited is appealing Railway Transport Committee Order No. R-39175 dated March 10, 1986, which allowed for an increase in CN's interswitching charges applying in Montreal, Quebec. The applicant alleges that the CTC erred in law in allowing these increases and in failing to find that they were precluded by:

- section 93 of the *Railway Act*;
- *Freight Traffic Interswitching Regulations*; and
- a decision of the Review Committee dated Sept. 17, 1985.

The case has yet to be heard.

CP Limited v. CTC

Federal Court of Appeal
File: 86-A-332

On October 28, 1987, the applicant was granted leave to appeal Railway Transport Committee Order No. R-39414 dated May 28, 1986, which ordered new tolls for movements of rapeseed oil and meal. The applicant submits that the CTC exceeded its jurisdiction in ordering the filing of joint rates.

The case has not yet been heard.

Canadian National Railway Co. v. CTC

Federal Court of Appeal
Files: 87-A-352
A-753-87

On August 28, 1987, CN was granted leave to appeal a decision of the Railway Transport Committee (RTC) dated March 4, 1987 which denied the inclusion by CN of the costs associated with the removal of the high level bridge over the Trent River in subsidy claims for the Campbellford Subdivision.

The case is still pending.

Canadian Transit Company v. 429106 Ontario Limited

Federal Court of Appeal
Files: 87-A-334
A-882-87

By application dated June 19, 1985, the appellant, Algoma Central Railway applied to the CTC's Railway Transport Committee (RTC) to acquire land owned by the respondent, 429106 Ontario Limited, for the purpose of expanding the Bridge Plaza.

The application was heard by the RTC on May 13, 1986 and by decision dated November 5, 1986 the Railway Transport Committee denied the appellant's application.

On December 2, 1986, Algoma Central Railway applied to the CTC's Review Committee for a review of the RTC decision dated November 5, 1986. By Review Committee decision dated April 1, 1987, the CTC's Review Committee denied the appellant's application for review.

On September 28, 1987, Algoma Central Railway filed in the Court a Notice of Appeal against CTC Review Committee decision dated April 1, 1987.

The appeal is scheduled to be heard February 1, 1989.

Canadian National Railway Co. v. CTC

Federal Court of Appeal
Files: 87-A-342
A-834-87

On September 10, 1987, CN was granted leave to appeal a decision of the CTC Review Committee dated May 5, 1987 which dismissed an application by CN for a review of part of RTC Order No. R-39889 dated October 10, 1986.

The effect of this decision was to prevent CN from abandoning its freight operations on a branch line that also has a passenger service on it.

CN submits that the Review Committee erred in law in construing the provisions for abandoning operations on a branch line contrary to law, and in breach of established rules for statutory construction.

The appeal has yet to be heard.

Canadian National Railway Co. v. CTC

Federal Court of Appeal
Files: 87-A-356
A-1025-87

On September 14, 1987, CN was granted leave to appeal a decision of the Railway Transport Committee (RTC) dated June 3, 1987 which concluded that the Denison Spur is a railway within the definition of "railway" as contained in section 2 of the *Railway Act*.

CN submits that the CTC erred on a question of law or jurisdiction in coming to the above conclusion and therefore the CTC has jurisdiction over the Denison Spur.

This case is still pending.

Canadian National Railway Co. and Canadian Pacific Limited v. CTC

Federal Court of Appeal
Files: 87-A-373 (CN) A-833-88(CP)
87-A-375 (CP) A-874-88(CN)

By notices of motion dated September 8, 1987 (CN) and September 9, 1987 (CP), the applicants seek leave to appeal Railway Transport Committee (RTC) Decision No. WDR 1987-09 and Order No. WDR 1987-190 dated August 10, 1987 which conditionally approved an application for Railway Relocation.

Settlement negotiations are ongoing between the railways and the National Transportation Agency. Resolution of this matter is expected early in 1989.

Canadian National Railway Co. v. CTC

Federal Court of Appeal
File: 87-A-409

On December 29, 1986, CN applied to the Railway Transport Committee (RTC) of the CTC to abandon the operation of its Burford branch line from Brantford to Tillsonburg North including the Norwich Spur in the Province of Ontario.

The RTC held a hearing on the application and by Railway Transport Committee (RTC) Order No. R-41264 dated November 25, 1987, ruled that the operation of the Burford branch line is uneconomic and likely to so continue and ordered CN, among other things, to provide rail service on that portion of the branch line from Brantford to a point near Burford once a week, when traffic is offered, and more frequently if warranted by traffic volumes. CN appealed to the Federal Court of Appeal on the grounds that the RTC had erred in law and jurisdiction and on an RTC failure to observe the rules of natural justice.

Concurrently, the applicant has requested the CTC's Review Committee to reconsider the matter. The court motion is being held in abeyance pending the Review Committee decision.

Canadian Pacific Limited v. CTC
Canadian National Railway v. CTC

Federal Court of Appeal
Files: A-885-87 (CP)
A-886-87 (CN)

CN and CP filed their notices of appeal in the Federal Court on September 28, 1987 and September 29, 1987, respectively. The appeal is from a judgment of the Trial Division dismissing the railways' motion for prohibition re: Regina Rail Relocation - Phase II.

Both CN and CP have advised the Court that they do not wish to proceed with the appeals at the present time. This is because the merits of the arguments they wish to raise are already before the Court in an application for leave to appeal from Decision WDR 1987-09 dated August 10, 1987 (the Phase I decision). This case is therefore being held in abeyance.

Canadian National Railway Co. v. CTC

Federal Court - Trial Division
Files: T-548-87
T-549-87

Application for the issuance of a show cause order against Canadian National Railway Company (CN), compelling the President of CN to appear before the court to hear proof of the acts of non-compliance with Orders Nos. T-548-87 and T-549-87 dated March 12, 1987.

Following discussion between the parties, contempt proceedings were discontinued, and both Orders of the court are to be rescinded.

Motion to properly close the matter will be made shortly by the Agency.

York-Hanover Leisure Properties Ltd., Star Line Cruises Ltd., Boat Tours International Limited and Star Line Corporation v. Her Majesty the Queen in Right of Canada

Federal Court - Trial Division
File: T-2478-87

York-Hanover Leisure Properties Ltd. and the other companies mentioned hereinabove filed their Statement of Claim before the Federal Court of Canada on November 27, 1988. This claim is in respect of damages allegedly suffered by these companies as a result of alleged negligent mistatement and/or the wrongful rescission of a decision made by the Water Transport Committee of the Canadian Transport Commission and the Chief, Carrier Control, Commercial Traffic Control.

The claim arises out of an application for an order exempting a vessel, which the claimants desired to bring into Canada from the Coasting Trade Restrictions contained in Part XV of the *Canada Shipping Act*.

A statement of defence was filed by the Deputy Attorney General of Canada on March 29, 1988. Reply thereto by the applicants is still outstanding.

C.P. Limited v. NTA

Federal Court of Appeal
Files: 88-A-304
A-604-88

On April 14, 1988 the court granted CP Limited (CP) leave to appeal Railway Transport Committee decision No. R-41410 dated December 30, 1987 concerning an application by CP to abandon the operation of its Port Burwell Subdivision in Ontario. The case has yet to be heard.

Canadian Pacific Limited v. National Transportation Agency and Cargill Limited

Federal Court of Appeal
File: A-867-88

On July 28, 1988 the Court granted Canadian Pacific Limited (CP) leave to appeal Decision No. 135-R-1988 of the National Transportation Agency dated June 1, 1988 which found that the refusal by CP to route traffic in the manner requested by Cargill Ltd. was a breach of CP's common carrier obligations.

The case has yet to be heard.

CN v. NTA and Bowater Mersey Paper Company

Federal Court of Appeal
Files: 88-A-343
A-1147-88

CN applied to abandon the operation of part of the Chester Subdivision on June 18, 1988. Bowater Mersey Paper Company (Bowater) opposed the abandonment and asked for disclosure of CN confidential cost data so Bowater could make submissions before the Agency made its actual loss determination. The Agency held an oral hearing on this question and ruled on August 1, 1988 that CN had to disclose certain data to Bowater. On August 19, 1988, the Agency issued a clarification letter which corrected a mistake in the August 1 decision to make it clear that CN was to disclose all working papers except those containing unit costs.

CN applied for and received leave to appeal the Agency's August 19 letter. The appeal was heard on December 19, 1988 and the Court reserved its decision.

On the appeal, CN argued that the Agency exceeded its jurisdiction by issuing the August 19 letter because the correction was substantial and not clerical. CN also asserted that, if the Agency had jurisdiction, it breached the rules of natural justice by not hearing from CN before the correction was made. Alternatively, CN argued that the Agency abused its power by making the correction, thereby rendering the original August 1 decision unreasonable.

The case is still pending.

CN v. NTA

Federal Court of Appeal
File: 88-A-346

Canadian National Railway Company, by notice of motion dated September 1, 1988, seeks leave to appeal NTA Decision No. 206-R-1988 dated August 2, 1988 concerning the rescission of certain RTC orders applicable on special interswitching at Montreal East, Quebec; and Hamilton, North Bay and Toronto, Ontario.

CN's application is based in the following issues of law and jurisdiction:

- The Agency erred in concluding that, upon the coming into force of the *NTA, 1987*, and enactment of the *Railway Interswitching Regulations* as of January 1, 1988, these statutory instruments did not have the effect of superseding the non-compensatory rates prescribed pursuant to previous orders of the RTC.

- Alternatively, the Agency erred in concluding that the implementation of a compensatory level of rates for interswitching services were subject to the prior publication by the rail carrier of a tariff subject to at least 30 days prior notice before its effective date as contemplated by subsection 117(1), *NTA, 1987*.

- The application for leave to appeal raises important questions of law and jurisdiction with respect to the interpretation of the recently-enacted *National Transportation Act, 1987* and the consequent powers of the National Transportation Agency.

The case is still pending.

Seafarers International Union of Canada and Andrew Boyle v. Cape Breton Development Corporation, NTA, MNR, AG for Canada and Her Majesty the Queen in Right of Canada.

Federal Court - Trial Division
File: T-1647-88

On March 24, 1988, by Order in Council PC 1988-554, pursuant to section 665, *Regulations Exempting Certain Ships in the Coasting Trade of Canada* from the Application of Part XV of the *Canada Shipping Act* were enacted.

The plaintiffs filed a statement of claim in the Federal Court, Trial Division on August 24, 1988. The plaintiffs submitted that the regulations were illegal, null and void and *ultra vires* the Governor in Council. The plaintiffs seek a declaration that Order in Council PC 1988-554 is null and void *ab initio* and *ultra vires*. In the alternative, the plaintiffs request an injunction to prevent the defendants from applying, obtaining, considering or granting any exemption from the use of any foreign registered ship which had been previously registered in Canada.

The case is still pending.

CP v. NTA and Alberta Gas Chemicals Ltd.

Federal Court of Appeal
Files: 88-A-354
A-1167-88

Alberta Gas Chemicals Ltd. (AGCL) applied to the National Transportation Agency on July 25, 1988 under section 136 of the *National Transportation Act, 1987* to establish a competitive line rate (CLR) between AGCL and CP for methanol traffic moving from Medicine Hat, Alberta to Shelby, Montana. After consideration of pleadings, the Agency established the CLR on September 8, 1988 by Order No. 1988-R-798.

CP applied for and received leave to appeal the Agency order on November 25, 1988. CP argues that the Agency made errors in law and jurisdiction in setting the CLR in that Shelby, Montana is not the true destination for the traffic and that there is no continuous route between the origin and destination points which is operated by two or more carriers within the meaning of the CLR provisions.

The appeal will be heard in 1989.

CN v. NTA

Federal Court of Appeal
File: 88-A-355

Canadian National Railway Company (CN), by notice of motion dated September 16, 1988, seeks leave to appeal NTA Decision No. 269-R-1988, dated August 17, 1988 which found that the Do.ntar facility at Donnacona, Quebec was reasonably close to the CN/CP interchange at Allenby, Quebec and should be deemed to be within the interswitching limits pursuant to section 152 of the *NTA, 1987*.

CN's application is based on the following issues of law and jurisdiction:

- The Agency did not have any evidence to support its conclusion.
- There was a breach of the rules of natural justice in that staff conducted a private meeting and had conversations with Domtar without giving CN an opportunity to comment.
- The Agency erred in interpreting subsection 152(3) of the *NTA, 1987* by computing distance on a radial basis rather than the track distance.
- The Agency erred in finding the interchange to be reasonably close.

The case is still pending.

Canadian Pacific Limited v. NTA, Columbia Containers Ltd., Elders Grain Ltd., Ward Marketing Ltd. and Canada Malting Co. Limited.

Federal Court of Appeal
File: 88-A-364

The Agency decided on October 7, 1988 that item 2135 of CP Tariff 6200 containing storage charges applicable to grain, crops and products on CP Rail tracks in British Columbia did not constitute charges for the actual movement of the grain and were therefore outside the *Western Grain Transportation Act* and lawful. However, this decision only applied to Canadian Pacific Limited owned equipment and not for products destined offshore.

CP Limited filed for leave to appeal the decision of the Agency on November 4, 1988. CP Limited submitted that the Agency erred in law by applying conditions to CP's tariff item after having decided that the item was lawful and after having dismissed the respective complaints. CP Limited further stated that the Agency

erred in law by applying the conditions in absence of any evidence, by failing to allow CP Limited the opportunity to be heard with respect to the conditions and by failing to apply Rule 42 of the General Rules.

The motion for leave to appeal has yet to be heard.

Express C.T.M.A. Ltée v. NTA

Federal Court of Appeal
File: 88-A-368

On November 28, 1988, Express C.T.M.A. Ltée applied under section 65 of the *National Transportion Act, 1987* and Rule 324 of the Federal Court Rules for leave to appeal a decision of the National Transportation Agency dated June 23, 1988 and subsequent decision dated October 31, 1988 which refused Express C.T.M.A. Ltée the full subsidy to which it was allegedly entitled under the *Atlantic Region Freight Assistance Act*.

Express C.T.M.A. Ltée's application is based on the argument that the Agency has erred in law in its interpretation of the *Atlantic Region Freight Assistance Act*.

The motion has yet to be heard.

Kenn Borek Air Ltd. v. NTA

Federal Court of Appeal
File: 88-A-369

On December 5, 1988, the applicant filed an application for leave to appeal National Transportation Agency letter decision dated October 26, 1988 which denied Kenn Borek Air Ltd. authority to amend one of their licences by adding Group E aircraft from a base at Resolute Bay, N.W.T. and a waiver of base protection at Hall Beach, Iqaluit (Frobisher Bay) and Eureka, N.W.T.

This case is still pending.

Canadian National Railway Company v. National Transportation Agency

Federal Court of Appeal
File: 88-A-370

On December 1, 1988 Canadian National Railway Company (CN) filed with the Court a notice of motion for leave to appeal a review decision of the National Transportation Agency issued on October 31, 1988 in respect of a CN application for review of Order No. R-40819 dated June 29, 1987. The applicant submits the Agency committed an error of law and of jurisdiction in that it misinterpreted section 41 of the *National Transportation Act*.

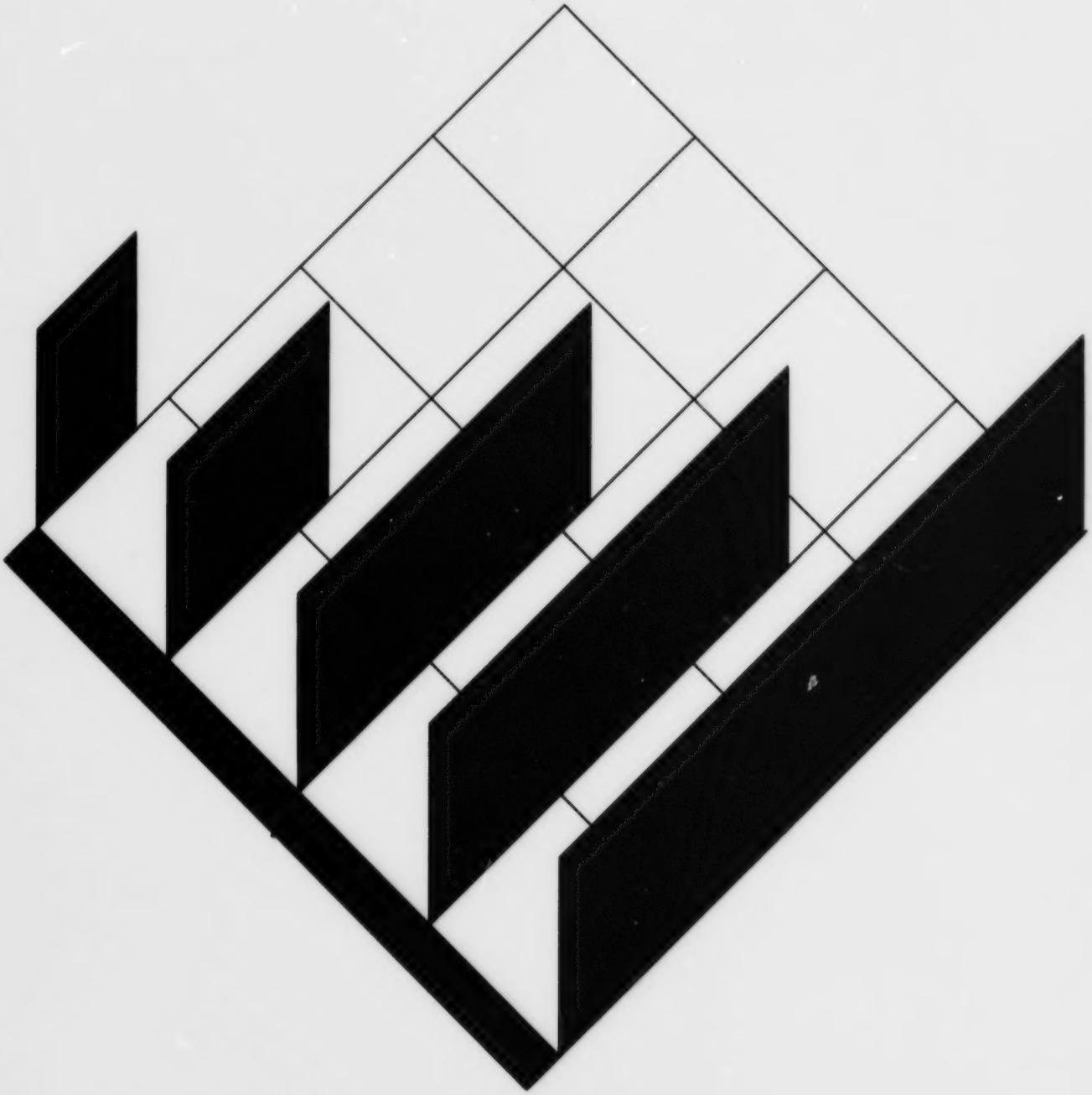
The case is still pending.

Canada

Office national des transports du Canada

National Transportation Agency of Canada

Rapport annuel 1988



Le premier rapport annuel de l'Office national des transports du Canada 1988

Le premier rapport annuel 1988 de l'Office national des transports du Canada a été réalisé par la Direction des services de communications en collaboration avec les Services techniques et éditique.

Équipement : Ventura Publisher

© Ministre des Approvisionnements et Services Canada 1989
N° de catalogue TW1-1/1988
ISBN 0-662-56522-3

Imprimé au Canada

Président
Office national des transports
du Canada

Chairman
National Transportation Agency
of Canada

L'honorable Benoît Bouchard, c.p., député
Ministre des Transports
Ottawa (Ontario)

Monsieur le Ministre,

Conformément à l'article 66 de la *Loi nationale de 1987 sur les transports*, j'ai l'honneur de vous présenter sous ce pli le premier rapport annuel de l'Office national des transports du Canada pour l'année terminée le 31 décembre 1988.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de mes sentiments distingués.

Erik Nielsen

Erik Nielsen

OFFICE NATIONAL DES TRANSPORTS DU CANADA

« ... la mise en place d'un réseau sûr, rentable et bien adapté de services de transport viables et efficaces, utilisant au mieux et aux moindres frais globaux tous les modes de transport existants, est essentielle à la satisfaction des besoins des expéditeurs et des voyageurs en matière de transport comme à la prospérité et à la croissance économique du Canada et de ses régions ... »

Paragraphe 3(1) de la *Loi nationale de 1987 sur les transports*

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION 1

MEMBRES 11

SECRÉTARIAT 17

DIRECTIONS GÉNÉRALES

- Règlement des différends 19
- Entrée sur le marché et analyse du marché 27
- Sécurité ferroviaire 33
- Subventions au transport 41

BUREAUX RÉGIONAUX

- Région de l'Atlantique 45
- Région de l'Ouest 47

SERVICES INTERNES

- Services juridiques 49
- Services de gestion 51

ANNEXES

A Règlement des différends 53

B Entrée sur le marché et analyse du marché 59

C Sécurité ferroviaire 67

D Subventions au transport 71

E Secrétariat et Services juridiques 93

INTRODUCTION

Voici le premier rapport annuel de l'Office national des transports du Canada (ONT) qui a été créé le 1er janvier 1988 par la *Loi nationale de 1987 sur les transports*. L'ONT remplace la Commission canadienne des transports, qui était en place depuis 1967, comme organisme fédéral de réglementation des transports.

Le principe directeur de la nouvelle loi sur les transports prône une intervention moindre de l'État pour favoriser l'esprit d'innovation et d'entreprise. Dorénavant, les transports seront régis davantage par les forces du marché grâce à l'allégement de la réglementation économique. Le nouvel organisme a une vocation toute particulière en matière de règlement des différends et de sauvegarde de l'intérêt public.

MISSION

Toutes les activités de l'ONT tendent vers l'ultime objectif d'appuyer la mise en application de la politique nationale sur les transports au moyen de la réglementation économique des transporteurs et des modes de transport de compétence fédérale, ainsi que par l'enquête sur les accidents de chemin de fer et de productoduc.

STRUCTURE

L'ONT est adapté au nouveau cadre de réglementation. Sa structure fonctionnelle concorde avec sa vocation intramodale et ses objectifs de mise en valeur des forces du marché.

Membres

Selon la Loi, l'ONT est composé d'un président, d'un vice-président et d'au plus sept autres membres permanents, tous choisis par le gouverneur en conseil. Jusqu'à six membres temporaires peuvent aussi être choisis.

Le président est le premier dirigeant de l'ONT et, à ce titre, il assure le contrôle des travaux des membres et du personnel.

Les membres prennent toutes les décisions à l'ONT.

Effectif

Le personnel de l'ONT fournit aide et conseil aux membres de l'ONT. Le directeur exécutif, sous l'autorité du président, est l'administrateur en chef de l'ONT et de son personnel.

Directions générales

En 1988, l'ONT comprenait quatre directions générales de programmes qui correspondaient chacune à un grand secteur d'activité, soit le Règlement des différends, l'Entrée sur le marché et l'analyse du marché, la Sécurité ferroviaire et les Subventions au transport.

- La Direction générale du règlement des différends fournit divers services d'aide pour le règlement des conflits relatifs aux taux et aux services entre transporteurs et expéditeurs ou voyageurs : enquêtes formelles et informelles, médiation et arbitrage. Au nombre de ses domaines de responsabilités, cette direction compte également les fusions et les acquisitions d'entreprises de transport canadiennes; les prix de ligne concurrentiels; l'interconnexion; les tarifs de pilotage; les tarifs aériens internationaux et la réglementation des services de transport pour les personnes handicapées.
- La Direction générale de l'entrée sur le marché et de l'analyse du marché s'occupe de la délivrance de licences pour les services intérieurs, ainsi que de celles destinées aux transporteurs aériens canadiens et étrangers pour leurs services à destination ou en provenance du Canada; elle assure également le respect des conditions de délivrance des licences. Cette direction évalue en outre les incidences économiques de la réforme de la réglementation et participe à la négociation d'accords aériens internationaux.
- La Direction générale de la sécurité ferroviaire est chargée de faire observer les règlements de l'ONT relatifs à la sécurité des opérations ferroviaires, de l'infrastructure et du matériel roulant. Elle est également responsable des enquêtes sur les accidents ferroviaires et de l'observation des règlements afférents au transport des marchandises dangereuses par rail.
- La Direction générale des subventions au transport s'occupe du versement de subventions aux services de transport. Elle établit les taux de transport du grain de l'Ouest et évalue les propositions de rationalisation du réseau ferroviaire.

Le Secrétariat est le point de contact officiel entre l'ONT et le public. Il fournit à l'ONT des services touchant la réglementation et se préoccupe des arrêtés et des décisions de l'ONT. Les services juridiques et administratifs sont fournis par les directions des Services juridiques et des Services de gestion.

Nota : Le présent rapport annuel inclut les activités de 1988 de la Direction générale de la sécurité ferroviaire, unité administrative qui a été transférée en grande partie à Transports Canada le 1er janvier 1989, dès la promulgation de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*. L'ONT conserve cependant la responsabilité des demandes et des plaintes concernant les croisements rail-route, du traitement des demandes visant la rationalisation du réseau ferroviaire et des enquêtes sur les accidents de chemin de fer et de productoduc.

FAITS SAILLANTS DE 1988

Mise en place

Bien des activités menées en 1988 touchaient la mise en place de l'ONT. Les Services du personnel ont travaillé d'arrache-pied au parachèvement de la structure organisationnelle et à l'adoption d'une stratégie de déploiement des ressources humaines axée sur la protection des droits des employés et la dotation des postes de l'ONT en personnel qualifié. Pour favoriser l'intégration des employés dans leurs nouvelles attributions, une importance toute particulière a été attachée à la formation, afin d'assurer que tous comprennent leurs nouvelles responsabilités. Les communications internes étaient aussi une priorité. De nouvelles politiques et procédures en matière de ressources humaines, de gestion financière et d'administration ont été rédigées et mises en œuvre pour aider l'ONT à exercer ses fonctions de réglementation avec une efficacité et une promptitude accrues. L'ONT met à contribution la technologie de l'information pour améliorer ses pratiques administratives internes.

Bureaux régionaux

Soucieux d'être à la disposition de ses clients partout au Canada, l'ONT a établi des bureaux dans la région de l'Atlantique, à Moncton, et dans l'Ouest, à Saskatoon. D'autres bureaux sont en voie d'être créés au Québec, en Ontario, dans la région du Pacifique et dans le Nord.

Lorsqu'il a établi le bureau de Moncton, l'ONT a décidé d'y transférer la Direction des subventions selon les prix, laquelle s'occupe du versement des subventions dans la région de l'Atlantique, afin de la rendre directement accessible à ses clients.

Membres résidants

Afin de renforcer la perception des questions régionales, des membres seront sur place dans les bureaux régionaux. M. Craig S. Dickson est membre résidant au bureau régional de l'Atlantique et M^{e} Nicolle Forget au bureau régional du Québec. Quant au nouveau bureau qui sera créé en Ontario, M. Keith Penner en sera le membre résidant. Les autres membres résidants seront nommés en 1989.

Amélioration des communications

L'ONT a accordé une grande importance aux communications avec les expéditeurs, les transporteurs et les voyageurs pour renseigner sa clientèle sur les nouvelles dispositions législatives. Ses représentants ont donné plusieurs centaines d'allocutions et distribué des documents au cours de quelque 60 conférences tenues un peu partout au Canada. Des cahiers d'information ont été préparés et remis aux groupes de clients principaux. Le personnel de l'ONT a produit environ 60 articles pour publication dans des revues externes et présenté près de 200 séances d'information techniques à des délégués des gouvernements provinciaux et étrangers du milieu des transports et à des groupes représentant les utilisateurs des transports. En outre, des employés ont participé à plus de 1 000 rencontres à l'amiable avec des groupes cibles.

Audiences publiques

Des audiences publiques ont eu lieu un peu partout au Canada pour donner au public la possibilité d'exprimer ses vues sur les questions dont l'ONT était saisi pour décision. Au nombre des sujets sur lesquels portaient ces audiences figurent des projets d'abandon de lignes ferroviaires, la suppression du service de train de nuit entre Ottawa et Toronto et une plainte de Voyageur Colonial Limitée selon laquelle des prix réduits proposés par VIA Rail étaient contraires à l'intérêt public.

Modifications législatives - Transport des personnes handicapées

Une modification apportée à la *Loi nationale de 1987 sur les transports* en juillet donne à l'ONT des responsabilités accrues en matière de transport des personnes handicapées. Plus précisément, l'ONT a dorénavant le pouvoir d'adopter, d'administrer et d'appliquer des règlements relatifs aux critères d'accessibilité à tous les modes de transport de compétence fédérale.

Décisions

Taux variables sous le régime de la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest*

En avril, à l'issue d'une audience publique tenue à Winnipeg, l'ONT a rejeté la demande d'autorisation d'interjeter appel déposée par l'Alberta Food Products, l'Alberta Terminals Canola Crushers Ltd., la Canbra Foods Ltd., la CSP Foods Ltd. et la United Oilseed Products Inc., également connues sous le nom de Western Crushers. Ces compagnies avaient négocié avec le CN et le CP des accords de taux réduits pour le transport des semences de colza canola, en vertu des dispositions de la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest*, et souhaitaient que l'ONT étende ce taux au transport de l'huile de colza canola. Or, l'ONT a jugé incorrect de modifier les accords en vigueur en les étendant à d'autres produits.

Obligations des transporteurs publics

En juin, l'ONT a jugé que le CP manquait à ses obligations de transporteur public en refusant de permettre l'acheminement jusqu'à Thunder Bay, pour le transport par le CN à partir de ce point, des wagons de semences céréalières chargés en des points de son réseau par Cargill Ltd. et ses fournisseurs directs.

Agrandissement des zones d'interconnexion

En août, l'ONT a approuvé la demande de Domtar Inc., qui souhaitait que ses installations québécoises de Donnacona soient considérées comme étant situées dans la zone d'interconnexion d'Allenby, au Québec. Cette décision permet à Domtar de profiter des dispositions sur l'interconnexion contenues dans la *Loi nationale de 1987 sur les transports*, en lui donnant accès aux services ferroviaires du CN et du CP à Allenby. L'ONT a souligné que les installations de Domtar à Donnacona sont passablement près du point de correspondance d'Allenby et que l'acceptation de la demande éliminerait le désavantage que connaissait la compagnie face à la concurrence.

Prix de ligne concurrentiels

En septembre, à la demande de l'Alberta Gas Chemicals Inc., l'ONT a établi un prix de ligne concurrentiel pour le transport du méthane depuis l'usine de la compagnie à Medicine Hat jusqu'à Coutts, en Alberta, par le CP. Il s'agit là de la première demande de prix de ligne concurrentiel qu'ait reçue l'ONT sous le régime des nouvelles dispositions de la *Loi nationale de 1987 sur les transports*.

Droits de pilotage

En octobre, l'ONT a refusé la majoration tarifaire générale de 4 % que souhaitait obtenir l'Administration de pilotage de l'Atlantique. Cette augmentation a été jugée contraire à l'intérêt public tel qu'il est défini dans la *Loi nationale de 1987 sur les transports*.

Propriété canadienne - Transporteurs aériens

En novembre, l'ONT a émis à Air 2000 Airlines Ltd. une licence d'exploitation d'un service international de vols affrétés à partir de Toronto. La délivrance de cette licence est consécutive à une restructuration et une réorganisation de la compagnie afin que celle-ci remplisse la qualité de Canadien au sens de la *Loi nationale de 1987 sur les transports*. Les dispositions législatives relatives à la propriété et au contrôle sont vitales pour le maintien d'une saine industrie canadienne du transport.

Règlement sur l'interconnexion

En novembre, l'ONT a décidé que la Essex Terminal Railway Company devait se conformer au *Règlement sur l'interconnexion du trafic ferroviaire*. Cette décision était consécutive à une enquête de l'ONT au sujet de la demande présentée par cette compagnie en vue que soient soustraites à l'application du règlement les entreprises qui tirent du trafic d'interconnexion 90 % ou plus de leurs recettes de marchandises brutes. L'objet premier de l'enquête était de déterminer dans quelle mesure l'application des prix d'interconnexion réglementaires nuirait à la Essex Terminal Railway. La décision de l'ONT conclut que la compagnie n'a pas réussi à démontrer que la conformité avec le règlement aurait des répercussions néfastes et profondes pour elle.

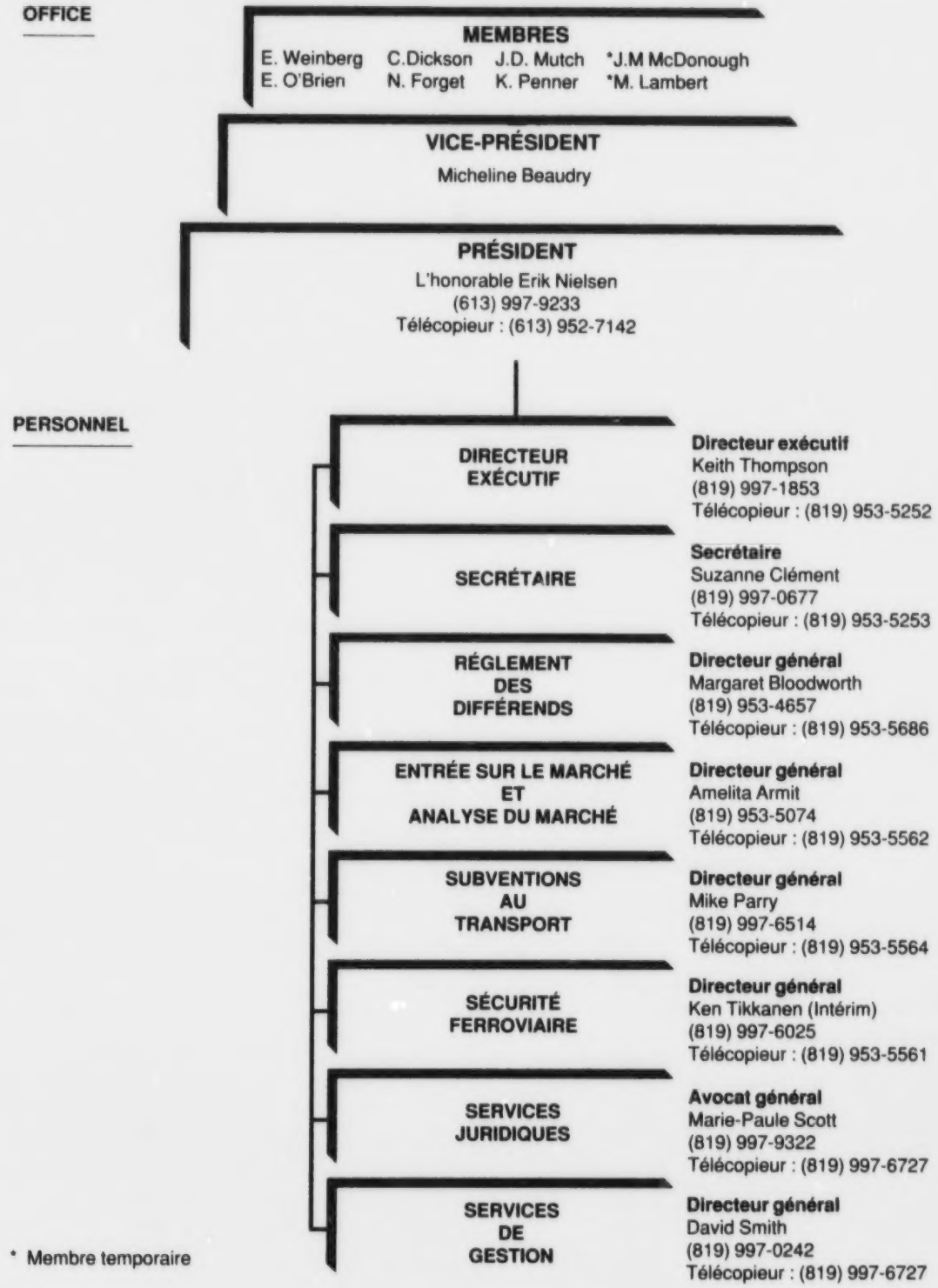
Prix réduits de VIA Rail

En décembre, l'ONT a recommandé que le gouverneur en conseil ordonne la tenue d'une enquête approfondie au sujet de la politique d'établissement des prix de VIA Rail. L'ONT a jugé que les prix réduits que VIA Rail se proposait d'instaurer au cours de l'été, sur les itinéraires entre Montréal et Ottawa ainsi que Toronto et Montréal, étaient contraires à l'intérêt public à cause de leurs répercussions sur le transport par autocar. L'ONT a conclu que les prix réduits détourneraient la clientèle de Voyageur Colonial Inc. et que les pertes consécutives réduiraient l'aptitude de cette compagnie à exploiter des itinéraires secondaires en Ontario et au Québec.

ENQUÊTES SUR LES ACCIDENTS DE CHEMIN DE FER

Les spécialistes de l'ONT ont mené six grandes enquêtes en vertu de l'article 226 de la *Loi sur les chemins de fer*, lesquelles ont donné lieu à un bon nombre de recommandations importantes sur la sécurité ferroviaire. Plus particulièrement, le rapport afférent à la collision arrière survenue le 15 janvier 1988 entre deux trains de marchandises dans la gare de triage de Regina renferme une recommandation préconisant des vérifications aléatoires des bagages des membres d'équipes de train pour vérifier s'ils contiennent des médicaments, des drogues ou de l'alcool. Une autre recommandation propose de soumettre les équipes de train à des tests obligatoires de détection de drogue et d'alcool après un accident ferroviaire entraînant des blessures graves ou un décès. Un arriéré de 258 recommandations, consécutives à des enquêtes remontant jusqu'à 1980, menées alors par la Commission canadienne des transports, ont été mises en œuvre ou traitées à la satisfaction de l'ONT. Environ 1 000 accidents ont fait l'objet d'enquêtes en 1988.

OFFICE NATIONAL DES TRANSPORTS DU CANADA
ORGANISATION



* Membre temporaire

OFFICE NATIONAL DES TRANSPORTS DU CANADA

FONCTIONS

RÉGLEMENT DES DIFFÉRENDS

- **MÉDIATION DES PLAINTES SUR LES PRIX ET LES SERVICES, ET DES ABANDONS D'EMBRANCHEMENTS FERROVIAIRES**
- **ARBITRAGE**
- **INTERCONNEXION**
- **PRIX DE LIGNE CONCURRENTIELS**
- **CONTRATS CONFIDENTIELS DE SERVICE FERROVIAIRE, PRIX CONVENUS ET AVIS DE TARIF**
- **DIFFÉRENDS CONCERNANT LES PRIX ET LES SERVICES DE TRANSPORT DE MARCHANDISES ET DE VOYAGEURS PAR AIR, RAIL ET EAU**
- **TARIFS DES SERVICES AÉRIENS INTERNATIONAUX**
- **FUSIONS ET ACQUISITIONS**
- **SERVICES DE TRANSPORT POUR LES PERSONNES HANDICAPÉES**
- **PROGRAMMES DE L'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE**

ENTRÉE SUR LE MARCHÉ ET ANALYSE DU MARCHÉ

- **DÉLIVRANCE DES LICENCES**
  - Services aériens intérieurs et internationaux
  - Approvisionnements par eau dans le Nord
  - Exemption pour entrée temporaire, cabotage, règlements douaniers et *Loi d'urgence sur les approvisionnements d'énergie*
  - Certificats de solvabilité et de commodité et de nécessité du public pour les compagnies de chemin de fer
  - Productoducs
- **SUIVI ET ANALYSE**
  - Examens annuels
  - Examen quinquennal
  - Demandes particulières
- **CONTRÔLE D'APPLICATION DES CONDITIONS DES LICENCES**
- **ACCORDS DE SERVICES AÉRIENS INTERNATIONAUX**

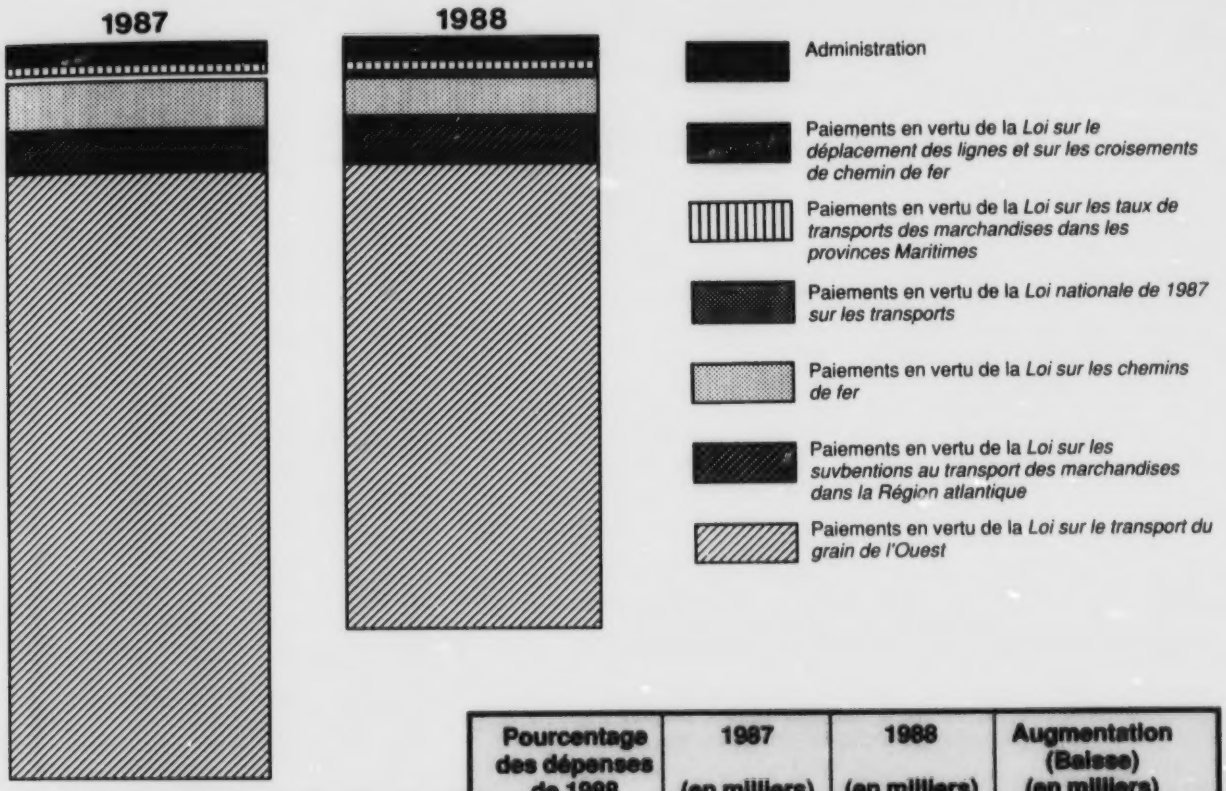
SUBVENTIONS AU TRANSPORT

- **PAIEMENTS DE SUBVENTIONS**
  - Transport du grain de l'Ouest
  - Subvention au transport dans la Région atlantique et les provinces Maritimes *(Loi sur les subventions au transport dans la Région atlantique; Loi sur les taux de transport de marchandises dans les provinces Maritimes)*
  - Embranchements ferroviaires
  - Trains de voyageurs
- **RATIONALISATION DU RÉSEAU FERROVIAIRE**
  - Demande d'abandon de l'exploitation d'embranchements
  - Propositions de service de transport de rechange
- **ÉTABLISSEMENT DES COÛTS DU TRANSPORT**

SÉCURITÉ FERROVIAIRE

- **CONTRÔLE DE L'EXPLOITATION**
- **HYGIÈNE ET SÉCURITÉ PROFESSIONNELLE**
- **CROISEMENTS RAIL-ROUTE**
- **NORMES**
- **RÉGLEMENTATION DU TRANSPORT FERROVIAIRE DES MARCHANDISES**
- **CONTRÔLE DE L'INFRASTRUCTURE ET DU MATÉRIEL**
- **ENQUÊTES SUR LES ACCIDENTS DE CHEMIN DE FER ET DE PRODUCTODUC**

COMPARAISON DES DÉPENSES BUDGÉTAIRES



	Pourcentage des dépenses de 1988	1987 (en milliers)	1988 (en milliers)	Augmentation (Baisse) (en milliers)
Administration	4,4% (1)	41 313 $	43 510 $	2 197 $
Paiements en vertu de la *Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer*	1,4%	11 459 $	12 500 $	1 041 $
Paiements en vertu de la *Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes*	1,3%	12 591 $	13 136 $	545 $
Paiements en vertu de la *Loi nationale sur les transports*	1,4%	—	13 271 $	13 271 $
Paiements en vertu de la *Loi sur les chemins de fer*	3,9%	71 347 $	38 506 $	(32 841 $)
Paiements en vertu de la *Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique*	8,5%	72 822 $	83 429 $	10 607 $
Paiements en vertu de la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest*	79,1%	942 061 $	777 124 $	(164 937 $) (2)
TOTAL	**100%**	**1 151 583 $**	**982 316 $**	**(169 277 $)**

(1) 3,6 % en traitements et salaires; 0,8 %, autres dépenses.
(2) La diminution du tonnage de grain expédié en 1988 explique la différence entre les paiements.

Membres de l'Office national des transports du Canada

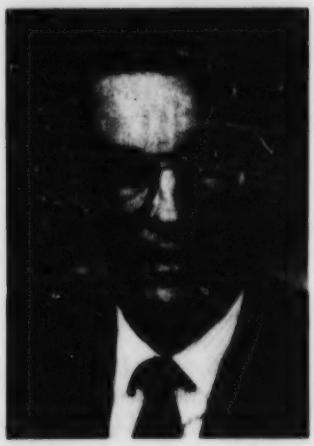
PRÉSIDENT : l'honorable Erik Nielsen C.P., D.F.C., c.r., LL.B.

Bachelier en droit de l'Université Dalhousie, **M. Erik Nielsen** a ouvert un cabinet d'avocats au Yukon en 1952. Il a été élu à la Chambre des communes en 1957 et s'est vu confier de nombreuses responsabilités au sein du gouvernement canadien, dont celles de vice-premier ministre, de président du Conseil privé, de ministre des Travaux publics, de ministre de la Défense nationale et de chef de l'Opposition. En janvier 1987, il a délaissé son poste de député du Yukon pour devenir président de la Commission canadienne des transports. Vétéran de la Seconde Guerre mondiale, M. Nielsen est un pilote qualifié depuis 46 ans; il pilote son propre avion et détient un permis de pilote commercial.

VICE-PRÉSIDENTE : Micheline Beaudry

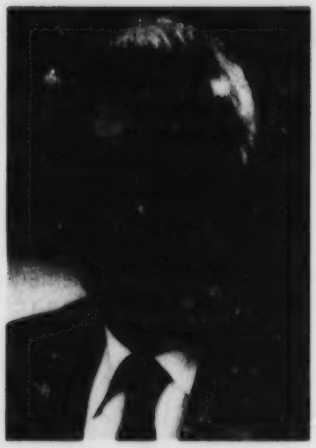
M^me^ Micheline Beaudry possède plus de 25 ans d'expérience industrielle et de conseil dans les secteurs de l'énergie et des transports auprès de sociétés d'État et d'entreprises réglementées, tant au pays qu'à l'étranger. Au fil de sa carrière, M^me^ Beaudry a travaillé chez Hydro-Québec, Gaz Métropolitain, Booz-Allen & Hamilton, Woods Gordon et Québecair, à titre d'adjointe au président. Avant sa nomination à l'ONT, elle était vice-présidente d'Econosult-Lavalin. M^me^ Beaudry détient un baccalauréat en sciences commerciales et un MBA de l'École des Hautes Études Commerciales de l'Université de Montréal, où elle a également enseigné la recherche commerciale plus tôt dans sa carrière.

MEMBRES :



M. Craig S. Dickson apporte à l'Office 34 années de connaissances et d'expérience acquises à la Commission des transports des provinces de l'Atlantique, dont il a été le directeur général durant les 26 dernières années. M. Dickson a été membre actif de divers organismes professionnels et d'associations corporatives en plus d'avoir été, en 1987-1988, président du Groupe de recherches sur les transports au Canada. Il a été directeur du Canadian Shippers Council et membre du Comité des transports de la Chambre de commerce du Canada, de la Commission pour l'expansion du commerce du Nouveau-Brunswick, du Chartered Institute of Transport et du conseil consultatif de la région des Maritimes. Il a aussi été président national de la Semaine nationale des transports.

M^e^ Nicolle Forget a occupé divers postes de gestion avant d'entamer sa carrière d'avocate et d'occuper le poste de vice-présidente du Conseil des services essentiels du Québec. Membre fondateur et secrétaire de la Fédération des femmes du Québec, M^e^ Forget a été présidente de l'Association des consommateurs du Québec et du conseil d'administration de Nouveler Inc., société de portefeuille qui exploite de nouvelles sources d'énergie. Elle a été membre du conseil d'administration de nombreuses organisations, entre autres le Conseil économique du Canada et Hydro-Québec. M^e^ Forget possède un baccalauréat en sciences commerciales de l'École des Hautes Études Commerciales de l'Université de Montréal et une licence en droit de cette même université. Elle est membre du Barreau du Québec et de la Corporation des conseillers en relations industrielles.



M. James D. Mutch était auparavant directeur en chef des relations industrielles chez les Lignes aériennes Canadien International (anciennement les Lignes aériennes Canadien Pacifique) où il a occupé divers postes cadres, notamment comme administrateur principal de la promotion des ventes et des liaisons industrielles, directeur de la région de l'Ouest et gestionnaire pour Edmonton et le nord de l'Alberta, Hong-kong et l'Asie du Sud-Est, le sud de la Californie et le sud-ouest américain, et Hawaï. Il avait d'abord occupé des postes de gestion à Victoria, à Vancouver et dans d'autres régions de l'Ouest canadien. M. Mutch est membre du Quarter Century Aviation Club de Vancouver et d'Edmonton, et membre honoraire de la Northern Air Transport Association, où il a déjà occupé le poste de directeur. Ancien pilote de

brousse, il compte plus de 40 années d'expérience dans le transport aérien intérieur, international et transfrontalier. Il détient également un permis de pilote.

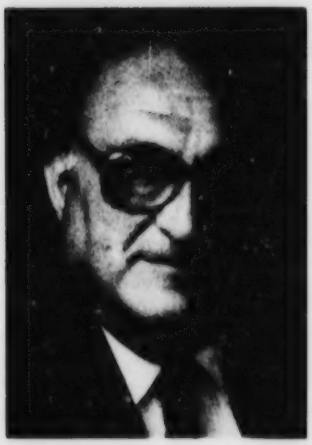
M. Edmund J. O'Brien a été directeur des transports pour la province de Terre-Neuve et du Labrador entre 1973 et 1987, en plus de faire partie du groupe d'étude sur la revue des programmes formé par le ministre fédéral des Transports. Avant cela, il a occupé divers postes de gestion tant dans le secteur public que privé, dont ceux de directeur exécutif de l'administration du Centre de recherches pour le développement international, de vice-président exécutif, de directeur général et de membre du conseil d'administration de Québecair et d'analyste économique principal (international) de Canadair Ltée. Avant de se joindre à l'ONT, M. O'Brien était secrétaire du Groupe de recherches sur les transports du Canada.

M. Keith Penner a accumulé tout un bagage de connaissances et d'expérience du Nord canadien. Il a été député fédéral du district de Cochrane-Supérieur de 1968 à 1988. Au cours de cette période, il a agi comme secrétaire parlementaire auprès du ministre d'État des Sciences et de la Technologie et du ministre des Affaires indiennes et du Nord. M. Penner a également présidé le Comité permanent des Affaires indiennes et du Nord. Il est titulaire d'un baccalauréat ès arts et d'une maîtrise en éducation. Ses études de premier cycle ont été entreprises à l'Université de l'Alberta et ses études de deuxième cycle, à l'Université de Toronto et à l'Université d'Ottawa. M. Penner a également fait des études supérieures aux universités Queen et McMaster, et il a reçu une bourse de recherche de l'École des sciences politiques de l'Université Queen en 1987-1988.

M. Edward Weinberg était auparavant haut fonctionnaire à la Commission canadienne des transports. Depuis son entrée en fonction en 1970, il a occupé divers postes qui l'ont mené à celui de directeur des Études sur le transport ferroviaire des marchandises à la Direction de la recherche en 1985. C'est alors qu'il a été prêté au Bureau de la réforme de la réglementation économique de Transports Canada. Pendant ses années de service à la CCT, M. Weinberg a présidé diverses enquêtes fédérales-provinciales sur des questions liées au transport, entre autres l'étude sur l'accès ferroviaire à Vancouver et l'enquête sur le White Pass and Yukon Railway. Il a assuré la coprésidence de l'étude sur l'accès ferroviaire à Thunder Bay et représenté la CCT dans l'étude sur l'utilisation conjointe des voies dans le canyon du fleuve Fraser et de la rivière Thompson.

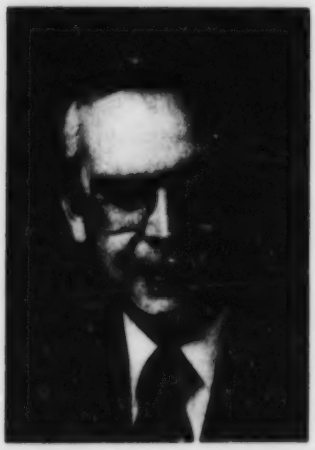
Depuis 1985, M. Weinberg s'occupe de la réforme de la réglementation économique qui a conduit à la création de l'ONT. M. Weinberg est bachelier en sciences de l'Université McGill.

MEMBRES TEMPORAIRES :

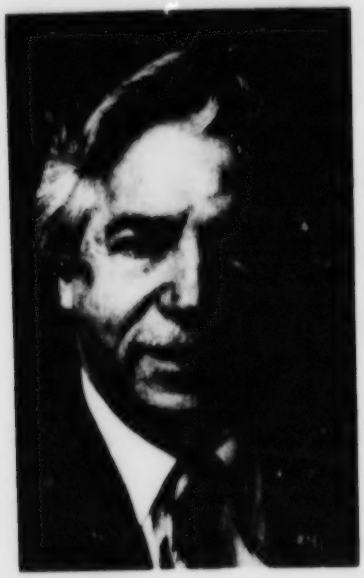


Bachelier en commerce de l'Université de l'Alberta, **l'honorable Marcel J.A. Lambert**, c.p., c.r., détient aussi un B.A. (Juris) ainsi qu'un B.D.C. de l'Université d'Oxford qu'il a fréquentée en qualité de boursier de la fondation Cecil Rhodes. Ses études ont été interrompues par la Seconde Guerre mondiale pendant laquelle il a été en service actif dans l'Armée canadienne, comme officier de troupe. En 1950, M. Lambert s'est joint à un cabinet d'avocats d'Edmonton et ce, jusqu'en 1982. En 1957, il a été élu député d'Edmonton-Ouest à la Chambre des communes. M. Lambert a siégé jusqu'en 1984, puis a été nommé commissaire à la Commission canadienne des transports en mars 1985.

DÉPART



Au moment de sa retraite à la fin de 1988, **M. James Maurice McDonough** était membre temporaire de l'Office. Il était auparavant commissaire de la Commission canadienne des transports depuis 1977 et président du Comité de la politique internationale en matière de transport de la CCT depuis 1979. M. McDonough fut le commissaire principal de la CCT pour l'ouest du Canada. Avant de se joindre à celle-ci, il a occupé de nombreux postes cadres au sein de l'industrie céréalière, nommément ceux de directeur exécutif de la Commission Hall sur la manutention et le transport du grain, de directeur de la manutention et du transport du grain auprès du Conseil canadien du grain et de membre de l'Office des provinces du Canada.



DÉCÈS

M. Jean Marchand, président de la Commission canadienne des transports de 1983 à 1985, est décédé le 28 août 1988, à l'âge de 69 ans.
M. Marchand était bachelier en sciences sociales et politiques de l'Université Laval. Dès l'âge de 24 ans, il prit part à l'organisation de la Confédération des travailleurs catholiques du Canada (CTCC) où il œuvra pendant 23 ans dans divers postes, dont ceux de secrétaire général et de président. À ce titre, M. Marchand défendit les droits des travailleurs et s'occupa de la réforme de l'éducation et d'autres questions sociales.

En 1965, M. Marchand décida de s'engager dans la politique fédérale et fit partie du Cabinet pendant 11 ans. Au fil de sa carrière politique, il occupa successivement le poste de ministre des Transports, de la Main-d'œuvre et de l'Immigration, et de l'Expansion économique régionale.

M. Marchand fut nommé membre du Sénat, en 1976, et il devint le président en mars 1980. M. Marchand résigna ses fonctions au Sénat pour présider la CCT, en 1983.

SECRÉTARIAT

ATTRIBUTIONS ET RESPONSABILITÉS

Le Secrétariat est le point de contact officiel entre l'ONT et le grand public. En vertu de l'article 16 de la *Loi nationale de 1987 sur les transports*, il est responsable de la consignation des décisions de l'ONT, de la publication de ses décisions et arrêtés, de la rédaction et du traitement des règlements conformément à la politique gouvernementale, de la coordination de la correspondance ministérielle et de la haute direction ainsi que de l'administration des audiences publiques de l'ONT.

Le Secrétariat s'occupe aussi du traitement de toutes les demandes déposées aux termes de l'article 41 de la Loi selon lequel « l'Office peut réviser, annuler ou modifier ses décisions ou arrêtés, ou entendre de nouveau une demande avant d'en décider, en raison de faits nouveaux ou en cas d'évolution, selon son appréciation des circonstances de l'affaire visée par ces décisions, arrêtés ou audiences ». À cette fin, le Secrétariat veille à ce que les plaidoiries des parties au dossier soient conformes aux pratiques et procédures établies dans les Règles générales de l'ONT; chaque cas soumis à l'étude de l'ONT doit être accompagné d'une analyse détaillée du sujet et des motifs de la décision rendue, laquelle est communiquée par le Secrétaire au demandeur et aux intervenants.

Quiconque s'oppose à un arrêté ou à une décision de l'ONT peut en appeler au gouverneur en conseil (article 64 de la Loi) ou à la Cour d'appel fédérale, sur une question de droit ou de compétence (article 65 de la Loi).

ACTIVITÉS

En 1988, le Secrétariat a rendu publics 1 267 arrêtés et 509 décisions. Le tableau suivant donne le nombre d'arrêtés et de décisions pour chaque type de transport :

Arrêtés (1988)	
Transport ferroviaire	1 184
Transport aérien	74
Transport maritime	3
Transport routier	6
	1 267
Décisions (1988)	
Transport ferroviaire	23
Transport aérien	480
Transport maritime	6
Transport routier	-
	509

Le Secrétariat a traité 30 demandes, dont 19 d'entre elles étaient pendantes depuis l'an dernier.

Les 19 demandes de révision reportées de 1987 ont été traitées suivant les Règles générales de la Commission canadienne des transports, lesquelles prévoyaient des motifs de révision plus vastes. Neuf de ces demandes touchaient le transport aérien; deux d'entre elles ont été agréées, une a été retirée, une autre a été abandonnée à la suite de circonstances la rendant inutile, et cinq ont été rejetées faute de motifs de révision valables. Dix demandes de révision relevaient du domaine ferroviaire; huit d'entre elles ont été rejetées faute de motifs de révision suffisants, une a été retirée et une autre a été jugée acceptable. Dans ce dernier cas, l'ONT a accordé une prorogation de délai pour le dépôt des mémoires complémentaires avec l'intention de poursuivre l'affaire en 1989.

Des onze demandes de révision déposées aux termes de l'article 41 de la *Loi nationale de 1987 sur les transports*, cinq se rattachaient au transport aérien et six au transport ferroviaire ou à d'autres points. Trois des demandes en transport aérien ont été rejetées, faute de preuve qu'il y avait eu des nouveaux faits ou une évolution des circonstances depuis la décision ou l'arrêté initial. Le quatrième cas a été réglé par la délivrance subséquente d'une licence au demandeur, et le cinquième cas a été reporté à l'année suivante. Pour ce qui est des six demandes touchant le transport ferroviaire ou d'autres points, deux ont été rejetées pour les motifs mentionnés précédemment pour le transport aérien, une autre a été agréée à la suite de la présentation de nouveaux faits, et trois ont été reportées à 1989. L'appendice E fournit plus d'information sur les demandes de révision.

Voici la liste des règlements préparés par le Secrétariat et adoptés par l'ONT en 1988 :

1. *Règlement sur les exemptions de la partie VII.* DORS/88-15
2. *Règlement sur l'établissement de la valeur de l'actif et du chiffre d'affaires.* DORS/88-16
3. *Règlement sur les tarifs de transport des marchandises par chemin de fer.* DORS/88-22
4. *Règles générales de l'Office national des transports.* DORS/88-23
5. *Règlement sur les services d'approvisionnement par eau dans le Nord.* DORS/88-24
6. *Règlement sur l'abandon de lignes de chemin de fer.* DORS/88-25
7. *Règlement sur l'interconnexion du trafic ferroviaire.* DORS/88-41
8. *Règlement sur la délivrance des licences d'entreprises de camionnage extra-provinciales.* DORS/88-46
9. *Règlement sur les transports aériens.* DORS/88-58

DIRECTION GÉNÉRALE DU RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS

La Direction générale du règlement des différends a la mission de résoudre les litiges d'ordre économique, entre transporteurs et usagers des services de transport afin d'améliorer la productivité et l'utilité du réseau des transports. Ses activités consistent à répondre aux demandes et aux plaintes afférentes aux points relevant de la compétence de l'ONT, à faire des enquêtes d'intérêt public et à fournir des services de médiation et d'arbitrage. La Direction générale a des responsabilités particulières dans l'exécution du mandat de l'ONT en ce qui touche les prix et les services au transport, les mesures visant à favoriser l'accessibilité à des services ferroviaires concurrentiels, le transport des personnes handicapées et les fusions de même que les acquisitions d'entreprises canadiennes de transport.

Ces activités trouvent leur fondement législatif dans la *Loi nationale de 1987 sur les transports* (LNT), la *Loi sur les chemins de fer*, la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest* (LTGO), la *Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemins de fer*, la *Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes*, la *Loi sur le pilotage* et la *Loi sur l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent*.

La Direction générale se divise en quatre directions. La Direction des plaintes et enquêtes sur les chemins de fer et la Direction des plaintes et enquêtes concernant les services aériens et maritimes ont la responsabilité générale de modes de transport précis, tandis que la Direction des services de médiation et d'arbitrage et la Direction des services de transport pour les personnes handicapées touchent à tous les modes.

SERVICES DE MÉDIATION ET D'ARBITRAGE

Avec l'assentiment des parties, la Direction s'occupe de la médiation des différends entre transporteurs et

expéditeurs ou entre transporteurs. Elle administre également les dispositions sur l'arbitrage contenues dans la LNT quant aux conflits touchant le transport aérien et le transport de marchandises par chemin de fer.

La médiation est un moyen officieux et volontaire de régler les différends. Elle permet aux parties de s'entendre grâce à l'aide d'un tiers. Dans ce processus, le personnel de l'ONT analyse les questions, puis il organise et mène la médiation dans un délai de 30 jours, à moins que les parties n'en conviennent autrement. Les principaux avantages de la médiation consistent en son coût modique, sa rapidité et le fait d'éviter le recours aux tribunaux.

Les dispositions concernant l'arbitrage figurent dans les articles 47 à 57 de la LNT. À la demande d'un expéditeur, l'arbitrage peut servir à régler des différends de nature privée ou particulière concernant les prix ou les conditions de transport. L'arbitrage doit s'accomplir dans un délai de 90 jours. Non membre de l'ONT, l'arbitre choisit l'offre finale de l'une ou l'autre des parties et sa décision est exécutoire.

La Direction tient une liste des arbitres disponibles et fournit des services de soutien à ceux-ci, au besoin. Elle participe aussi aux enquêtes, menées par l'ONT de son propre chef ou à la demande du ministre en vertu des articles 26, 31, 32, 35 et 59 de la LNT, dans lesquelles les techniques de consultation sont pertinentes, et elle organise des programmes d'information au sujet du processus de médiation.

Au cours de sa première année d'existence, la Direction a répondu à plus de 25 demandes officielles de consultation ou de médiation sur divers sujets touchant les modes ferroviaire et maritime. Un fréquent sujet de différend entre expéditeurs, municipalités et compagnies ferroviaires concernait les demandes d'abandon de lignes de chemin de fer déposées à l'ONT. Des enquêtes et des consultations ont eu lieu concernant l'aliénation des installations et de la propriété, les répercussions sur les industries en place, la remise en état des emprises et la prestation d'autres services de transport.

En outre, la Direction a donné des séances d'information à plus de 50 groupes et associations d'expéditeurs, de transporteurs et de représentants municipaux, pour leur expliquer le contenu et les répercussions des nouvelles dispositions législatives relatives au transport de marchandises par chemin de fer, la rationalisation des réseaux ferroviaires et les mécanismes de règlement des différends. Ces séances ont permis de clarifier non seulement le nouveau cadre de réglementation plus souple, mais aussi de résoudre des problèmes éventuels et d'encourager le recours aux nouvelles dispositions de la Loi et aux services plus accessibles de l'ONT.

PLAINTES ET ENQUÊTES SUR LES CHEMINS DE FER

La Direction des plaintes et enquêtes sur les chemins de fer enquête sur les plaintes, les demandes et les saisines faites par les transporteurs, les expéditeurs et les voyageurs sur les points de l'exploitation du transport ferroviaire, qui sont réglementés en vertu de la LNT, de la *Loi sur les chemins de fer*, de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* et de la LTGO, et leur donne suite.

La Direction se divise en quatre divisions dont l'une s'occupe des tarifs réglementaires et, les trois autres, du règlement des différends touchant les prix de transport, les services et l'infrastructure ferroviaires.

La Division des plaintes et enquêtes sur les prix de transport ferroviaire est chargée de régler les différends relatifs aux prix de transport ferroviaire des voyageurs et des marchandises. De plus, elle veille à l'application des dispositions de la LNT qui portent sur les prix de ligne concurrentiels.

En 1988, la Division a assisté l'ONT dans la tenue d'une importante audience publique au sujet d'une plainte de Voyageur Inc. concernant des prix réduits proposés par VIA Rail. Cette audience a donné lieu à une enquête et une décision. Quatre autres plaintes officielles relatives aux prix ont été reçues aux termes de la LNT au cours de l'année.

La Division a procédé à l'évaluation informelle de six affaires d'intérêt public, l'une d'entre elles portant sur les préoccupations d'Atlantic Container Express Limited à l'égard des prix proposés par le CN pour l'expédition de conteneurs à Terre-Neuve. En outre, deux demandes touchant des prix non compensatoires ont été reçues en application de l'article 113 de la LNT. La Division s'est aussi penchée sur plus de 35 questions et demandes de renseignements relatives à des prix, dont le ministre des Transports a saisi l'ONT.

Le traitement des demandes d'établissement de prix de ligne concurrentiels, aux termes de l'article 136 de la LNT, est une activité prenante de la Division, dont l'une des fonctions est de protéger et de promouvoir l'accès compétitif des expéditeurs aux transports. Présentée par l'Alberta Gas Chemicals Limited, la première demande de ce genre reçue par l'ONT a été réglée en 1988. Une autre demande d'établissement

de prix de ligne concurrentiels a été reçue au cours de l'année, mais elle a été retirée avant que l'ONT ne prenne une décision.

Des projets de règlements ont été rédigés au sujet des demandes d'établissement de taux variables déposées en vertu de l'article 45 de la LTGO. Enfin, une enquête a été entreprise à la demande du ministre pour explorer les perspectives d'usage commun des voies ferrées en place à Saskatoon afin que le trafic ferroviaire contourne cette ville.

La Division des plaintes et des enquêtes sur le service ferroviaire coordonne les enquêtes sur diverses questions touchant l'aspect service du transport ferroviaire.

Le traitement des demandes d'interconnexion et de questions connexes aux termes de l'article 152 de la LNT a occupé une place prépondérante en 1988, tout comme l'agrandissement des limites d'interconnexion, nouvel élément important de la LNT. En effet, la Division a traité cinq demandes visant l'agrandissement des limites d'interconnexion. Elle a terminé cinq enquêtes informelles sur des cas apparentés et prescrit de nouveaux prix d'interconnexion. La première de ces demandes touchait l'installation de Domtar Inc. à Donnaconna, au Québec. L'ONT a admis les arguments de l'expéditeur et déclaré que l'installation se trouvait dans les limites d'interconnexion.

La Division a institué une enquête en vertu de l'article 32 de la LNT au sujet d'une demande de la Essex Terminal Railway qui souhaitait être soustraite à l'application du *Règlement sur l'interconnexion du trafic ferroviaire*. Le rapport d'enquête, qui recommandait le rejet de la demande, a été adopté à titre de décision de l'ONT.

L'ONT administre les articles 260, 280 et 281 de la *Loi sur les chemins de fer* et les articles 144 à 147 de la LNT, lesquels offrent des moyens de régler les différends concernant les prix et les conditions de transport ferroviaire des voyageurs et la suppression de pareils services. La Division des plaintes et des enquêtes sur le service ferroviaire appuie l'ONT dans son travail à cet effet.

La Division s'est occupée de 12 plaintes et demandes officielles concernant les services de voyageurs, entre autres, de la demande de VIA Rail visant la suppression du service de train de nuit entre Ottawa et Toronto, laquelle fut d'ailleurs agréée. Elle s'est également acquittée de plus de 40 saisines du ministre sur des questions relatives au service ferroviaire.

Les travaux se poursuivent relativement à deux demandes de droits de circulation et d'usage commun des voies déposées en application des articles 148 et 149 de la LNT. En outre, la Division a procédé à l'examen préliminaire de nombreux différends concernant l'acheminement du trafic, et plus particulièrement, aux obligations des transporteurs ferroviaires publics. Les articles 144 à 147 de la LNT confient à l'ONT le règlement de ces différends.

La Division des programmes de l'infrastructure ferroviaire se penche sur les différends d'intérêt public en matière de répartition des coûts afférents aux passages à niveau, aux croisements ferroviaires, aux fossés de drainage et à des ouvrages semblables, sous le régime de la *Loi sur les chemins de fer* et de la *Loi sur le déplacement des lignes et les croisements de chemin de fer*. Ce sont là les responsabilités que conserve l'ONT à la suite de l'adoption de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*, laquelle prévoit le transfert à Transports Canada de certaines fonctions touchant la sécurité au moment de la promulgation de la Loi le 1er janvier 1989. En prévision de ce transfert, la Division a revu les demandes passées et présentes et établi des systèmes de traitement. Elle a également procédé à la révision des règlements et des lignes directrices portant sur la répartition des coûts et sur les aspects connexes, en plus de nouer des rapports étroits avec les administrations routières et ferroviaires du pays en vue d'assurer un système de traitement des demandes efficace et satisfaisant.

La Division de l'analyse des tarifs reçoit, recueille et analyse les tarifs de marchandises et les tarifs de voyageurs des compagnies de chemin de fer, en application des articles 114 à 119 et 121 à 133 de la LNT et des articles 9 et 282 de la *Loi sur les chemins de fer*.

Sous le nouveau régime législatif, le transporteur est tenu de déposer uniquement les tarifs visés par les programmes de subvention. Il doit également déposer les contrats confidentiels dans les cas où les prix et les conditions de transport convenus avec l'expéditeur ne sont pas publiés. L'établissement de contrats confidentiels est l'un des principaux éléments nouveaux de la LNT. La Division de l'analyse des tarifs est responsable du dépôt, de la conservation et de la sécurité des contrats confidentiels déposés en vertu de l'article 120 de la LNT.

Plus de 1 000 contrats confidentiels ont été déposés auprès de la Division en 1988. La publication du résumé de ces contracts démontre que ceux-ci visent une vaste gamme de marchandises transportées partout au Canada et qu'ils s'appliquent à des transporteurs canadiens et américains.

Divers règlements sur le dépôt des tarifs ont été rédigés et mis en application au cours de l'année écoulée, et la Division a fourni des analyses et des interprétations d'experts sur des questions tarifaires dans le cadre d'enquêtes menées, notamment par les divisions des Enquêtes sur les prix et les services, les Services de médiation et d'arbitrage et la Direction générale de l'entrée sur le marché et de l'analyse du marché.

Au plan pratique, la Division a beaucoup simplifié le dépôt des contrats confidentiels grâce à la transmission électronique des données, établie en collaboration avec le CN et le CP. Ce nouveau système continue de prendre de l'expansion, si bien que près des deux tiers des tarifs réglementés du CN et du CP sont déjà déposés électroniquement et que la totalité des tarifs devraient l'être l'an prochain.

D'autres tarifs ont été déposés auprès de la Division en 1988, soit :

- 180 tarifs exigés par la loi;
- 373 tarifs de marchandises limitées;
- un prix convenu;
- 14 tarifs de ponts et tunnels;
- 297 tarifs de messageries;
- 100 tarifs de voyageurs.

Enquêtes spéciales

Au cours de l'année, des équipes, formées de représentants de la Direction de la médiation et de l'arbitrage et de la Direction des plaintes et des enquêtes sur les chemins de fer, ont été chargées d'enquêtes et de projets spéciaux touchant le transport ferroviaire. Au nombre des projets les plus intéressants figuraient la revue détaillée, de concert avec les expéditeurs et les transporteurs, des ordonnances générales de la CCT sur les limites de responsabilité des compagnies ferroviaires ainsi que la rédaction d'un nouveau règlement sur le sujet. À la demande du ministre, une enquête spéciale a été instituée, en vertu de l'article 31 de la LNT, sur l'abandon de la ligne ferroviaire de la CSX, à St. Thomas, en Ontario. En conclusion, la compagnie ferroviaire a accepté de tenir compte des préoccupations des municipalités et des administrations routières affectées. En outre, les directions ont joué un rôle important dans l'enquête sur la méthode de calcul de l'indemnité globale payable par VIA et le CN en vertu des accords de services ferroviaires.

Le personnel de la Direction a participé à une étude sur le déplacement de lignes de chemin de fer touchant la faisabilité de faire passer le trafic du CP sur les lignes du CN dans Saskatoon.

La Direction des plaintes et des enquêtes sur les chemins de fer assume d'autres responsabilités sous le nouveau régime législatif, notamment :

- le service d'autocar Roadcruiser de Terratransport du CN à Terre-Neuve (article 195 de la LNT);
- les taux visés par la LTGO (articles 45, 46 et 52).

PLAINTES, ENQUÊTES ET TARIFS CONCERNANT LES SERVICES AÉRIENS ET MARITIMES

Cette direction administre les dispositions tarifaires des accords bilatéraux de services aériens, dirige et coordonne les enquêtes de l'ONT, le règlement des différends touchant le transport aérien et maritime ainsi que le dépôt et l'analyse de divers tarifs aériens, et chapeaute la Division des fusions et des acquisitions de l'ONT. Ces activités sont régies par la LNT, la *Loi sur le pilotage*, la *Loi sur l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent* et la *Loi dérogatoire sur les conférences maritimes*. Les quatre divisions qui forment la Direction s'occupent principalement des tarifs aériens internationaux et des questions connexes, du dépôt des tarifs et de la prestation de services de soutien, des enquêtes sur le transport maritime et aérien, et des fusions et des acquisitions dans le secteur des transports.

La Division des tarifs aériens internationaux appuie l'ONT dans ses fonctions d'organisme de réglementation canadien au cours de la négociation des accords bilatéraux et multilatéraux de services aériens. L'ONT a pour mandat de protéger les intérêts des voyageurs et des transporteurs canadiens, conformément aux articles 69, 70, 76, 86(4), 97(1)*b)*, 102(1)*g)*, *h)* et *j)*, 103 et 104 de la LNT et dans certaines sections des parties II et III, de la division II de la partie V et de la partie VI du *Règlement sur les transports aériens*.

Le personnel de la Division examine les prix, les taux et les conditions de transport spécifiés dans les tarifs déposés, et recommande le rejet ou le remplacement des tarifs jugés préjudiciables à l'intérêt public.

De concert avec d'autres ministères fédéraux, la Division prête ses compétences d'expertise et d'analyse en établissement des prix, en commercialisation et en tarification, pour les besoins de la négociation des accords bilatéraux de services aériens avec les administrations de l'aéronautique et les gouvernements étrangers. Elle participe également à diverses enquêtes.

En 1988, la Division a résolu, après enquête, 15 différends ou plaintes de divers transporteurs aériens touchant les pratiques d'établissement des prix d'autres transporteurs. Décidée à automatiser le dépôt des tarifs actuellement produits sur imprimés et, ainsi, à économiser temps et argent, la Division a demandé une étude d'expert-conseil et noué des rapports avec les administrations de l'aéronautique des États-Unis et du Royaume-Uni afin de standardiser les systèmes électroniques de dépôt des tarifs.

Les statistiques sur le nombre de tarifs reçus par la Division en 1988 figurent à l'annexe A-II.

La Division des tarifs, de la documentation et du soutien s'occupe du dépôt et de l'indexage matériels des tarifs de services aériens et maritimes, et elle fournit aux trois autres divisions de la Direction un soutien de nature pratique et tarifaire.

Au nombre des principaux projets menés en 1988 figurent l'établissement d'un répertoire de toutes les publications tarifaires de services intérieurs et la réorganisation complète du centre de conservation des documents tarifaires. La Division a aussi dressé la liste de tous les transporteurs inactifs, en prévision d'une enquête, et informatisé les tarifs de services aériens et les index des indicateurs de services aériens généraux.

Enfin, la Division a participé à l'automatisation du dépôt des tarifs de services aériens internationaux dont on a fait mention précédemment, et elle a instauré un nouveau système de codage de tous les tarifs reçus et utilisés dans ses activités.

La Division des plaintes et enquêtes sur les services aériens et maritimes fait enquête sur les plaintes, les demandes et les aspects des services aériens et maritimes, suivant les responsabilités que lui confèrent la LNT, la *Loi sur le pilotage*, la *Loi sur l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent* et la *Loi dérogatoire sur les conférences maritimes*.

L'article 23 de la *Loi sur le pilotage* oblige l'ONT à faire enquête lorsqu'il y a opposition à une augmentation proposée des droits de pilotage. L'un des grands projets menés par la Division en 1988 touchait à la demande de majoration des droits de pilotage présentée par l'Administration de pilotage de l'Atlantique (APA). Se fondant sur les recommandations formulées par la Division à la suite de l'enquête, l'ONT a décidé de rejeter la demande de l'APA.

Par ailleurs, la Division a mené de nombreuses enquêtes informelles et officielles et réglé plus de 300 plaintes officielles et informelles (voir l'annexe A-IV).

En octobre 1988, la Division a institué une enquête en vertu de l'article 59 de la LNT au sujet d'une demande du Canadian Meat Importers Committee. Cette demande est la première qu'ait reçue l'ONT en application de cette disposition législative destinée à protéger contre les prix, les actes ou les omissions contraires à l'intérêt public. L'enquête en cours porte sur l'applicabilité de certains frais imposés par la Australia/Eastern Canada Shipping Conference.

L'une des principales responsabilités de la Division est la sauvegarde de l'intérêt public en ce qui a trait aux augmentations des prix de base sur les routes aériennes desservies en monopole dans le sud du Canada et les prix de base ainsi que les augmentations de prix des services dans le nord du Canada. Sur demande, la Division examine les niveaux de prix ou les augmentations pour s'assurer qu'ils ne sont pas contraires à l'intérêt public.

En 1988, la Division a mené trois enquêtes du genre ayant trait aux services aériens dans le nord du Canada et l'ONT a conclu que le niveau et l'augmentation des prix étaient raisonnables.

Des mécanismes semblables servent à protéger les expéditeurs contre des prix, des frais et des conditions de transport des marchandises préjudiciables à l'intérêt public.

La Division fait des enquêtes d'ordre économique et règle les différends qui opposent les utilisateurs des services aériens et maritimes aux transporteurs. De plus, elle considère, analyse et recommande l'acceptation, le rejet ou une autre mesure relativement aux tarifs d'approvisionnement par eau dans les régions du fleuve Mackenzie, du lac Athabasca et de l'Arctique occidental. Ce service vise à favoriser la viabilité des collectivités du Nord et à protéger les expéditeurs contre les monopoles.

Enfin, comme l'exige la *Loi sur l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent*, l'ONT assure l'examen des droits de transport sur la voie maritime du Saint-Laurent grâce au dépôt des tarifs. En effet, des

enquêtes au sujet des tarifs et d'aspects connexes sont menées lorsqu'une plainte est déposée.

La Division des fusions et des acquisitions est responsable de l'administration des dispositions législatives sur les fusions et les acquisitions contenues dans la partie VII de la LNT.

Ces dispositions permettent aux parties intéressées de faire examiner par l'ONT les projets d'acquisition de grandes entreprises de transport de compétence fédérale. Quiconque projette d'acquérir une part dans une entreprise semblable au Canada, ayant un actif ou un chiffre d'affaires annuel dépassant 10 millions de dollars, doit aviser l'ONT de ses intentions. Celui-ci fait alors paraître dans la *Gazette du Canada* un avis public au sujet du projet.

Lorsque l'ONT est saisi d'une opposition à un projet d'acquisition au cours des 30 jours suivant la publication de cet avis, il doit en faire l'examen et peut décider de tenir une audience publique. Par la suite, l'ONT doit rejeter le projet d'acquisition, s'il le juge contraire à l'intérêt public.

En 1988, l'ONT a donné avis de 13 projets d'acquisition, dont deux touchant des entreprises de transport aérien et 11, des sociétés de camionnage dans la *Gazette du Canada*. Toutefois, il n'a reçu aucun avis d'opposition à ces projets.

L'ONT a obtenu du gouverneur en conseil l'autorisation de soustraire trois opérations commerciales projetées aux dispositions du paragraphe 253(6) de la LNT.

Enfin, l'ONT a rendu 12 décisions à la requête de personnes, qui demandaient des éclaircissements sur les dispositions de la Loi relatives aux fusions et aux acquisitions, ainsi que la confirmation de l'application de la Loi à des projets d'acquisition particuliers.

SERVICES DE TRANSPORT POUR LES PERSONNES HANDICAPÉES

Selon la politique nationale des transports énoncée à l'article 3 de la LNT, les transporteurs et quiconque fournit des services de transport réglementés par le gouvernement fédéral sont tenus, autant que possible, de ne pas faire obstacle, de façon abusive, à la mobilité des personnes handicapées. La Loi définit les pouvoirs que peut exercer l'ONT dans l'application de cette politique. Ceux dont il a été investi, lors de l'entrée en vigueur de la Loi le 1er janvier 1988 et qui sont plus étendus que ceux qu'exerçait l'organisme de réglementation antérieur, ont été élargis par une modification apportée à la Loi en juillet dernier. En vertu des récentes dispositions, l'ONT peut adopter, administrer et appliquer des règlements concernant les critères d'accessibilité à tous les modes de transport de compétence fédérale. Le but premier de la Direction des services de transport pour les personnes handicapées est d'épauler l'ONT dans l'exécution de cette mission.

La compétence réglementaire de l'ONT porte maintenant sur les aspects suivants :

- les prix, les conditions de transport, les installations, les services et le matériel offerts par VIA Rail, le service d'autocar Roadcruiser de Terratransport à Terre-Neuve, les traversiers de Marine Atlantic et d'autres services de traversiers subventionnés par le gouvernement fédéral;
- les prix, les conditions de transport, les installations, les services et le matériel offerts par les transporteurs aériens;
- les installations, les services et le matériel des aéroports de compétence fédérale;
- la formation donnée au personnel des transports en contact avec les personnes handicapées et la communication d'information à celles-ci.

L'ONT surveille la situation de l'industrie des transports et fait enquête sur les plaintes pour déterminer si un aspect quelconque d'un service de transport crée un obstacle abusif au déplacement des personnes handicapées. Le cas échéant, l'ONT peut ordonner au fournisseur du service de prendre des mesures correctives et de verser une indemnité destinée à couvrir les frais encourus par les personnes handicapées en raison dudit obstacle (paragraphe 63.3(3) de la Loi). Une infraction à la Loi ou à ses règlements d'exécution est passible d'une peine (article 63.4).

De plus, aux termes de la Loi, l'ONT et la Commission canadienne des droits de la personne sont tenus de veiller à la coordination de leur action en matière de transport des personnes handicapées afin de favoriser l'adoption de lignes de conduite complémentaires et d'éviter les chevauchements de compétence.

La Direction joue aussi un rôle important dans la réalisation de la politique définie dans la Loi en assurant la liaison avec les parties intéressées, soit les personnes handicapées et les fournisseurs des services de transport, pour cerner des moyens d'améliorer l'accessibilité au réseau des transports.

Faits saillants pour la Direction

- La Direction des services de transport pour les personnes handicapées a participé activement aux travaux qui ont conduit à la promulgation, en juillet dernier, de la modification à la *Loi nationale de 1987 sur les transports*. Cette modification habilite l'ONT à adopter, administrer et appliquer des règlements relativement aux normes d'accessibilité à tous les modes de transport de compétence fédérale.

- En mai, l'ONT a envoyé un avis aux parties intéressées pour connaître leurs vues au sujet d'une proposition selon laquelle, dans les déplacements au Canada, l'accompagnateur d'une personne handicapée pourrait voyager gratuitement avec celle-ci et les personnes handicapées ou obèses ne seraient pas tenues de payer pour le siège additionnel dont elles ont besoin. Cette question est actuellement à l'étude.

- La Direction a participé à la Semaine nationale pour l'intégration des personnes handicapées (du 29 mai au 4 juin) par la distribution d'une brochure de l'ONT décrivant l'aide qui peut être fournie aux utilisateurs handicapés en vertu de la LNT, aux transporteurs, aux fournisseurs de services de transport et à d'autres intervenants s'intéressant au transport des personnes handicapées.

- En novembre, le personnel de l'ONT a pris part, avec Transports Canada, à un atelier régional parrainé par l'Institut national canadien pour les aveugles à l'intention des personnes aveugles et malvoyantes. Cette rencontre s'inscrivait dans le cadre d'une série de quatre ateliers qui se tiendront un peu partout au Canada. Ces ateliers, auxquels participent des transporteurs et des fournisseurs de services de transport, visent à sensibiliser les personnes bien portantes aux besoins de transport des personnes aveugles et malvoyantes. En 1989, l'ONT participera à d'autres ateliers régionaux parrainés par l'Institut ainsi qu'à des ateliers sur les besoins des personnes malentendantes.

Statistiques de la Direction

Nombre de plaintes reçues : 36

Répartition des plaintes par mode de transport :

Air	Chemin de fer	Autocar	Bateau
24	8	2	2

DIRECTION GÉNÉRALE DE L'ENTRÉE SUR LE MARCHÉ ET DE L'ANALYSE DU MARCHÉ

Cette direction générale a pour mandat de réglementer l'entrée des transporteurs sur le marché et leur sortie, là où pareille réglementation s'impose à l'égard de services ou de régions, par souci d'intérêt public. Elle est aussi chargée de l'exécution des examens annuels de l'incidence de la réglementation économique adoptée par l'État sur le réseau canadien des transports.

Au nombre de ses activités figurent la délivrance de licences aux transporteurs canadiens et étrangers pour l'exploitation de services au Canada, le contrôle d'application des exigences fixées par les règlements et les licences de l'ONT de même que les accords internationaux, la participation à la négociation et à la mise à exécution d'accords internationaux de services aériens, et le suivi et l'analyse des répercussions de la déréglementation économique sur le secteur des transports.

La Direction générale se divise en quatre directions : Services intérieurs, Services internationaux, Contrôle de l'application et Analyse et suivi de l'industrie.

La Direction générale assure la direction fonctionnelle des bureaux régionaux de l'Ouest et de l'Atlantique, lesquels s'occupent des aspects locaux de ses activités. De plus, des agents de contrôle d'application sont sur place dans chacun des bureaux de district de l'ONT.

SERVICES INTÉRIEURS

Délivrance des licences de services aériens dans le Sud : La Direction des services intérieurs délivre les licences aux transporteurs aériens qui justifient leur

citoyenneté canadienne et détiennent la police d'assurance responsabilité réglementaire ainsi qu'un certificat d'exploitation. Les licenciés assurent le transport aérien public de passagers ou de marchandises hors de la zone désignée, c'est-à-dire au sud de la ligne de démarcation (voir la carte géographique à l'annexe B).

Sur réception d'une plainte, la Direction veille à ce que les avis d'intention d'abandonner un service ou d'en réduire la fréquence à moins d'un vol par semaine soient donnés selon les modalités réglementaires.

Délivrance des licences de services aériens dans le Nord : La Direction délivre également les licences aux transporteurs aériens qui justifient leur citoyenneté canadienne et détiennent la police d'assurance responsabilité réglementaire ainsi qu'un certificat d'exploitation. Les licenciés assurent le transport aérien public de passagers ou de marchandises en provenance, à destination ou à l'intérieur de la zone désignée, située au nord de la ligne de démarcation (voir la carte géographique à l'annexe B). Chaque demande de licence de ce genre doit faire l'objet d'un avis public donné selon les modalités réglementaires. En cas d'opposition, l'ONT doit être convaincu, malgré les arguments des intervenants, que la délivrance de la licence demandée n'entraînera pas une réduction importante ou une instabilité des services offerts dans la zone désignée. À la suite de la réception d'une demande, contestée ou non, l'ONT a 120 jours pour prendre une décision qui peut fixer les conditions d'exploitation qu'il juge d'intérêt public.

Délivrance des licences de services maritimes dans le Nord : La Direction des services intérieurs s'occupe également de la délivrance des licences pour l'exploitation de services maritimes d'approvisionnement des collectivités dans le bassin hydrographique du fleuve Mackenzie, y compris le lac Athabasca, et dans l'Arctique occidental.

Cabotage, droits de douane et *Loi d'urgence sur les approvisionnements d'énergie* : Selon la partie XV de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, dont l'application relève de Revenu Canada, le cabotage est réservé aux navires canadiens. Par contre, si aucun navire canadien n'est disponible, un navire étranger peut prendre part au cabotage, conformément à l'ordonnance d'exemption sur le cabotage. Lorsque la Direction des services intérieurs reçoit une demande d'utilisation de navires d'immatriculation étrangère, elle entreprend des recherches auprès de l'industrie et soumet ensuite ses recommandations au ministre du Revenu sur la disponibilité de navires battant pavillon canadien. Elle donne aussi des recommandations analogues en ce qui a trait à l'utilisation de navires non dédouanés dans les eaux canadiennes et au recours à des navires d'immatriculation étrangère pour des activités commerciales maritimes autres que le cabotage. Sous ce dernier rapport, une personne de la Direction préside le Comité consultatif interministériel sur le cabotage, lequel donne conseil à Revenu Canada en matière d'immatriculation et de douane.

Aux termes de la *Loi d'urgence sur les approvisionnements d'énergie*, la Direction des services intérieurs est consultée par l'Office de répartition des approvisionnements d'énergie en cas d'urgence; l'Office peut ordonner ou autoriser l'utilisation de navires canadiens et étrangers pour assurer un approvisionnement satisfaisant de produits contrôlés, tels qu'ils sont définis dans cette loi.

Délivrance des permis relatifs aux productoducs : La Direction traite les demandes de construction et d'exploitation de productoducs, formule des recommandations au ministre sur la délivrance des permis et suit de près l'exploitation des productoducs.

Certificats d'aptitude et certificats de nécessité et d'utilité publiques, et avis d'accords de cession de lignes de chemin de fer : La Direction des, services intérieurs s'occupe du traitement des demandes d'incorporation présentées par les compagnies de chemin de fer proposées en vue d'obtenir des certificats d'aptitude et des certificats de nécessité et d'utilité publiques. Dans le cas d'une demande de certificat d'aptitude, elle s'assure que la compagnie de chemin de fer proposée est apte à exploiter une ligne de chemin de fer en toute sécurité et qu'elle possède l'assurance voulue. Les décisions sont prises dans les 120 jours suivant la réception des demandes. Dans le cas d'une demande de certificat de nécessité et d'utilité publiques, la Direction veille à ce que la compagnie proposée donne l'avis public que l'ONT juge indiqué. Une fois les plaidoieries terminées, elle analyse les aspects économiques et financiers de la demande et détermine si elle sert l'intérêt public. Enfin, la Direction traite les avis d'accords de cession de lignes de chemin de fer et en recommande l'acceptation ou le rejet, selon qu'ils servent l'intérêt public ou non. L'ONT a six mois pour rendre une décision.

Activités

La *Loi nationale de 1987 sur les transports* renferme des dispositions nouvelles sur l'entrée des transporteurs aériens sur le marché des services exploités à destination, en provenance ou à l'intérieur

du Nord et des régions éloignées du Canada. Elle ouvre également de nouvelles avenues pour la construction de chemins de fer sur courtes distances et réduit l'intervention de l'État dans le transport maritime à la simple délivrance de licences pour l'exploitation de services d'approvisionnement des collectivités situées en bordure du lac Athabasca, du fleuve Mackenzie ainsi que dans l'Arctique occidental.

Au début de 1988, la Direction a dû achever le traitement de 176 demandes d'exploitation de services aériens intérieurs ou internationaux qui avaient été déposées auprès de l'organisme de réglementation antérieur. De plus, elle a reçu environ une demande de licence ou de modification de licence par jour pour l'exploitation de services aériens à destination, en provenance ou à l'intérieur du Nord canadien. À cela s'ajoutent plus de 40 demandes de licence d'exploitation de services aériens dans le sud du Canada, pour lesquelles il suffit au demandeur de justifier qu'il est Canadien et qu'il possède un certificat d'exploitation canadien de Transports Canada, de même que la police d'assurance responsabilité réglementaire ou une preuve d'assurabilité.

Outre le parachèvement des cas non réglés par la CCT et le traitement d'un nombre imposant de nouvelles demandes, la Division des licences de services aériens et ferroviaires intérieurs a émis au-delà de 1 600 licences de remplacement à plus de 650 transporteurs aériens.

Au cours de l'année, l'ONT a reçu une multitude de demandes de renseignements au sujet du nouveau régime législatif de transport ferroviaire et de la procédure à suivre pour l'établissement de chemins de fer sur courtes distances. En outre, un certificat d'aptitude a été demandé et remis, ce qui a permis de créer une nouvelle société ferroviaire.

La Division du cabotage et des licences de services maritimes dans le Nord a pris contact avec tous les anciens titulaires de permis d'exploitation de services maritimes dans le Nord pour savoir s'ils désiraient obtenir une licence d'exploitation de services d'approvisionnement, aux termes de la nouvelle loi, et s'ils y étaient admissibles. Cinq d'entre eux ont reçu une licence. La Division a aussi rédigé un formulaire de rapport que doivent remplir chaque année les transporteurs maritimes du Nord. Dans le domaine du cabotage, la Division a traité plus de 50 demandes ayant trait à l'entrée temporaire de navires d'immatriculation étrangère non dédouanés en vue de la prestation de services dans les eaux canadiennes. En outre, des fonctionnaires de la Division ont participé à la rédaction du nouveau projet de loi intitulé *Loi sur le cabotage et les activités commerciales maritimes*, lequel était à l'étude au Sénat au moment de l'élection fédérale en novembre dernier.

De son côté, la Division de l'évaluation économique a analysé 185 demandes de licences de services aériens intérieurs. Plus spécifiquement, elle étudie les interventions d'opposition, en vue de déterminer si les arguments présentés sont suffisamment fondés pour conclure que la délivrance d'une licence n'entraînera pas une réduction importante ou une instabilité des services intérieurs offerts à l'intérieur, à destination ou en provenance de la zone désignée, soit le nord du Canada.

La Division de l'évaluation financière, pour sa part, a consacré beaucoup de temps au contrôle d'application du *Règlement sur les transports aériens* en matière d'assurance responsabilité. Une autre fonction prenante de la Division fut l'analyse des documents déposés par les transporteurs aériens éventuels pour justifier leur statut de « Canadien » au sens de l'article 67 de la LNT.

SERVICES INTERNATIONAUX

Délivrance des licences de services aériens internationaux : La Direction des services internationaux émet des licences et des autorisations temporaires pour l'exploitation de services aériens réguliers internationaux, en conformité avec les accords bilatéraux et les arrangements spéciaux touchant les services aériens, à condition que le demandeur possède la police d'assurance responsabilité, le certificat d'exploitation réglementaire et qu'il soit un transporteur désigné canadien ou étranger. La Direction fixe également les conditions qu'elle juge indiquées, dans l'intérêt public, d'imposer aux licences de services internationaux réguliers.

La Direction administre le processus de sélection à la suite duquel le ministre désigne les transporteurs canadiens dont l'exploitation se fera aux termes de l'Accord sur les services régionaux, locaux et de navette conclu avec les États-Unis.

La Direction des services internationaux délivre les licences d'exploitation de services internationaux sur demande. Dans le cas des transporteurs canadiens, elle s'assure qu'ils possèdent la police d'assurance responsabilité, le certificat d'exploitation réglementaire et que le service proposé sert l'intérêt public. Dans le cas des transporteurs étrangers, les mêmes critères s'imposent, mais le demandeur doit aussi démontrer qu'il possède une licence équivalente de l'administration d'éronautique de son pays. Toute

décision relative aux critères d'intérêt public doit être prise dans les 120 jours suivant la demande. Les licences peuvent être assorties de conditions jugées d'intérêt public.

Enfin, la Direction délivre les autorisations de vols affrétés et internationaux, et accorde des dispenses aux titulaires de licences d'exploitation de services internationaux sur demande (voir l'annexe B-II). Elle fixe également les conditions liées aux autorisations de vols affrétés.

Accords de services aériens internationaux : La Direction rédige des évaluations et des avis au sujet de l'exploitation des services aériens internationaux, en vue des négociations gouvernementales en matière d'aviation civile internationale. Elle collabore avec d'autres ministères à la négociation d'accords bilatéraux sur les services aériens avec les gouvernements étrangers. Elle veille également à la mise à exécution et à l'administration de ces accords, suivant les attributions que lui confèrent les accords ou la loi en tant qu'administration d'aéronautique du Canada chargée de la réglementation économique. La Direction consulte les administrations de l'aéronautique étrangères responsables de la réglementation économique des services internationaux et défend les intérêts du Canada, du point de vue de la réglementation, aux réunions internationales.

Activités

En 1988, la Direction des services internationaux a pris part à une multitude d'activités dans le domaine du transport aérien international, notamment à la négociation d'accords bilatéraux avec les gouvernements étrangers, en qualité de membre de l'équipe canadienne de négociation. Entre autres, elle a fourni aide et conseil aux participants canadiens au Conseil et au Comité des transports aériens de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). La Direction a également instauré un système de base de données servant à mettre à jour, à compiler et à incorporer aux fichiers les détails des accords bilatéraux de services aériens. Elle a procédé à l'émission de 991 licences de remplacement aux transporteurs canadiens et étrangers, qui exploitaient des services aériens internationaux aux termes de permis délivrés par l'ancien Comité des transports aériens (CTA), à l'insertion de conditions nouvelles ou modifiées dans les licences, à la mise en application d'une entente contestée avec la France relativement aux vols affrétés et à la consultation de certains gouvernements étrangers sur des questions touchant les vols affrétés.

En outre, la Direction a participé à la rédaction d'un document de travail sur la révision de la politique sur les vols affrétés et internationaux, lequel devait être diffusé au sein de l'industrie par Transports Canada tôt en 1989. Dans le cadre de cette activité, la Direction a entrepris les travaux préliminaires à l'examen exhaustif des dispositions de l'actuel *Règlement sur les transports aériens* relatives aux réservations anticipées, aux voyages à forfait, aux vols à but commun et aux vols affrétés sans participation.

Au total, 15 demandes nécessitant une évaluation économique ont été reçues. Les demandes de licence internationale faisant l'objet d'opposition ont été examinées en fonction de l'intérêt public.

Dans le domaine des vols affrétés, la Direction a entretenu des rapports étroits avec les administrations de réglementation étrangères et ce, en vue de faciliter l'exécution des programmes de vols affrétés et d'uniformiser l'application des règles dans ce domaine. La mise en application des ententes conclues avec la France relativement aux vols affrétés a été la plus importante réalisation à ce chapitre et des consultations ont eu lieu avec le Venezuela et la Jamaïque. La Direction a poursuivi ses efforts en vue de mettre au point les arrangements avec les administrations d'aéronautiques étrangères relativement à l'échange de statistiques complémentaires, et elle a suivi de près l'exécution des arrangements déjà pris.

Dans le domaine des accords multilatéraux, la Direction a continué d'appuyer le Canada au Conseil et au Comité des transports aériens de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). Des employés de la Direction ont présidé à deux comités interministériels liés aux activités de l'OACI, soit le Comité national de la facilitation et le Comité des activités de l'OACI relatives au droit aérien international, et en ont dressé le plan de travail. La Direction a également participé à la dixième session de la Division de la facilitation de l'OACI, tenue à Montréal en septembre 1988 et, en qualité de membre du groupe d'observateurs, elle a assisté à la treizième session triennale de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC) et à la réunion entre la CEAC et les États-Unis relativement aux systèmes informatisés de réservation.

CONTRÔLE DE L'APPLICATION

Cette direction veille à la mise en place d'un réseau canadien de services de transport sûrs et efficaces en s'assurant, dans la mesure du possible, de l'intégrité des processus de délivrance des licences de services aériens commerciaux et de services d'approvisionnement par eau des collectivités du Nord.

La Direction enquête sur les cas où les transporteurs exploitent, sans licence ou en contravention des conditions de licence, des services aériens commerciaux intérieurs ou internationaux, ou des services d'approvisionnement par eau dans le Nord, plus précisément dans le bassin hydrographique du fleuve Mackenzie, y compris le lac Athabasca, ou dans l'Arctique occidental. Dans les cas d'exploitation illicite, une sanction administrative peut être imposée, la licence peut être suspendue ou annulée, ou encore le procureur général peut demander qu'une poursuite soit instituée.

La Direction est en liaison constante avec la GRC et organise dans les régions, à l'intention des membres de la GRC et des petits exploitants de services aériens locaux et régionaux, des séances d'information sur les règlements en vigueur et les modifications qui y sont apportées.

Activités

En étroite collaboration avec Transports Canada et la GRC, la Direction du contrôle de l'application a fait des enquêtes, un peu partout au pays, sous le régime des parties II et V de la *Loi nationale de 1987 sur les transports* et de ses règlements d'application. Soucieux de concerter les efforts dans ce domaine, l'ONT a ratifié des protocoles d'entente avec Transports Canada et la GRC au sujet du contrôle d'application.

La Direction a poursuivi avec vigueur son programme d'information visant à familiariser les usagers et les fournisseurs des services aériens avec les dispositions de la nouvelle Loi et du *Règlement sur les transports aériens*.

ANALYSE ET SUIVI DE L'INDUSTRIE

La Direction est responsable de l'exécution des examens annuels de l'application de la *Loi nationale de 1987 sur les transports*, de la *Loi sur les chemins de fer*, de la *Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes*, de la *Loi sur les transports routiers* et de toute autre loi du Parlement touchant la réglementation économique d'un mode de transport et ce, pour les années 1988 à 1991.

Dans l'exécution de ce mandat, la Direction doit tenir compte des objectifs de principe de l'ONT. Les examens annuels, menés à l'échelle nationale et régionale, touchent les aspects suivants :

- les changements dans les tarifs des transporteurs;
- les changements du niveau de service fourni par les transporteurs aux expéditeurs et au public en général;
- les changements dans la structure et le rendement de l'industrie des transports, y compris le nombre de transporteurs qui se retirent du marché et y entrent;
- les changements dans le niveau d'emploi au sein de l'industrie des transports;
- le temps de traitement des demandes, des plaintes ou d'autres points portés à l'attention de l'ONT aux termes d'une loi fédérale;
- l'incidence des articles 134 à 142 de la *Loi nationale de 1987 sur les transports* (prix de ligne concurrentiels) sur les recettes, la rentabilité, les investissements en capitaux et le niveau de service des compagnies de chemin de fer (lorsqu'il est déterminé que les prix de ligne concurrentiels ont nui à l'un ou l'autre des éléments susmentionnés, le gouverneur en conseil peut en ordonner la suspension ou la modification);
- tout autre point que le ministre renvoie à l'ONT.

Activités

Durant 1988, dans le cadre de son mandat, la Direction de l'analyse et du suivi de l'industrie a dressé un plan de contrôle d'application.

Des réunions ont été tenues avec des entreprises, des associations, des groupes et les gouvernements pour les renseigner sur cette nouvelle fonction d'examen et pour solliciter leur collaboration et leur participation à l'obtention de renseignements destinés à évaluer l'efficacité de la nouvelle loi. Au cours de l'année écoulée, l'ONT a fait des sondages et des entrevues auprès des associations d'expéditeurs et de voyageurs ainsi que de certains transporteurs. Des entrevues ont aussi été tenues avec un échantillon représentatif de

dirigeants de compagnies de camionnage du pays, ainsi qu'avec des expéditeurs, des transporteurs et des représentants gouvernementaux, dans le cas du programme de contrôle d'application dans le réseau du fleuve Mackenzie, de l'Arctique occidental et du lac Athabasca. Outre ces sondages et ces entrevues, la Direction a établi tout un réseau de sources de données, en collaboration avec d'autres organismes, nommément la Commission des transports des provinces de l'Atlantique, la Ligue canadienne de transport industriel et d'autres ministères.

DIRECTION GÉNÉRALE DE LA SÉCURITÉ FERROVIAIRE

Cette direction générale est responsable de la réglementation du transport ferroviaire, conformément à la *Loi nationale de 1987 sur les transports*, la *Loi sur les chemins de fer*, la *Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer*, la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest*, la *Loi sur le transport des marchandises dangereuses* et la *Loi sur la Convention sur la sécurité des conteneurs*.

La Direction générale se divise en trois directions, soit l'Ingénierie, l'Exploitation et les Enquêtes sur les chemins de fer et les productoducs. D'ordre technique, ses activités de réglementation se répartissent en huit grandes catégories :

- les enquêtes sur les accidents;
- le contrôle du matériel;
- le contrôle de l'infrastructure;
- le contrôle de l'exploitation;
- l'hygiène et la sécurité professionnelle (trains);
- la réglementation du transport ferroviaire des marchandises dangereuses et le contrôle d'application des règlements établis;
- les croisements rail-route;
- l'adoption de normes.

La Direction générale a six bureaux de district, situés à Moncton, Montréal, Toronto, Winnipeg, Calgary et Vancouver. Ces bureaux exécutent les programmes d'inspection nécessaires à la réglementation technique de la sécurité, lesquels sont décrits ultérieurement. Les bureaux de district jouent un rôle décisif dans la réglementation technique. En effet, ils regroupent près des deux tiers des ressources humaines consacrées à cette activité.

DIRECTION DE L'INGÉNIERIE

Cette direction est responsable de trois secteurs de réglementation technique :

- le contrôle de l'infrastructure;
- les normes et règlements;
- les croisements rail-route.

Contrôle de l'infrastructure

Inspection des voies et des emprises

La Direction fait l'inspection des voies tous les trois à cinq ans afin de déceler les dangers qu'elles comportent et de veiller à leur entretien.

Le programme comporte deux volets :

a) L'inspection régulière des emprises et des voies - en 1988, 9 000 milles de voies ont été inspectés;

b) L'inspection d'endroits précis où des conditions inadéquates ont été signalées à la Direction soit par des plaintes, soit à la suite de déraillements - en 1988, des inspections spéciales d'emprises ont été effectuées à 34 endroits. La Direction a reçu neuf demandes d'exemption de l'obligation de dresser des clôtures protectrices. Elle a aussi reçu 11 demandes d'autorisation de construire des voies ou d'en ouvrir au transport des marchandises, 12 autres demandes relatives à des passages de pipeline et six demandes concernant la stabilisation de pentes.

La Direction a également fait des enquêtes spéciales sur l'entretien de lignes ferroviaires à Vancouver, en Colombie-Britannique, à Fredericton, au Nouveau-Brunswick, et à Dartmouth, en Nouvelle-Écosse.

Une série de rencontres relatives aux problèmes de violation de propriété dans la région de Toronto ont été tenues avec le gouvernement provincial, les compagnies ferroviaires ainsi que toutes les municipalités intéressées.

Structures

Ce programme comporte l'examen et l'approbation des demandes, déposées aux termes des articles 189 et 192 de la *Loi sur les chemins de fer*, en vue d'obtenir l'autorisation de reconstruire des ponts ferroviaires.

En 1988, la Direction a reçu 149 demandes de ce genre et pris 158 arrêtés.

Prévention des incendies dans les emprises

En 1988, 378 agents forestiers provinciaux ont été autorisés à vérifier, au nom de la Direction générale de la sécurité ferroviaire, si les compagnies de chemin de fer avaient pris les mesures nécessaires de protection contre les incendies.

Gabarits inférieurs à la norme

Ce programme comporte l'examen des demandes de construction de voies ou de structures qui ne répondent pas aux exigences minimales de gabarit. Onze demandes du genre ont été traitées en 1988.

Programme de remise en état des embranchements

Une entente officielle, conclue entre Transports Canada et l'ONT, confie à ce dernier la responsabilité des inspections techniques et du contrôle dans le cadre du Programme de remise en état des embranchements des Prairies.

Ce programme du gouvernement fédéral, dont l'objet est de remettre en état ou d'améliorer quelque 5 900 milles d'embranchements tributaires du transport du grain dans le réseau ferroviaire permanent de l'Ouest canadien, s'est poursuivi en 1988. Une fois les embranchements remis en état, des wagons complets d'un poids brut d'au moins 220 000 livres peuvent y circuler toute l'année à une vitesse de 30 milles à l'heure. Au 31 mars 1988, les dépenses de ce programme se chiffraient à environ 900 millions de dollars.

En 1988, les travaux en cours ont fait l'objet d'inspections techniques et les inspections préliminaires des travaux prévus pour 1989-1990 ont été complétées.

Projet de Rogers Pass de CP Rail

En 1988, la construction du tunnel de Rogers Pass, en Colombie-Britannique, s'est poursuivie à grande échelle et, le 5 décembre, l'ONT prenait un arrêté autorisant l'ouverture du tunnel au transport des marchandises.

Ce projet d'amélioration des voies, qui vise à réduire la pente de la voie de CP Rail vers l'ouest et à augmenter la capacité de la voie principale jusqu'au

Pacifique, aura coûté plus de 600 millions de dollars. Il comprenait la construction de 21 milles de voies ferrées principales, de 11 ponts et de deux tunnels, l'un de neuf milles et l'autre d'un mille de longueur.

Programme de surveillance de l'entretien

L'une des responsabilités que la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest* confie à l'ONT est la surveillance des travaux d'entretien effectués annuellement par les compagnies de chemin de fer sur les embranchements tributaires du transport du grain. Ce programme de surveillance a été mené en 1988 sous la conduite du directeur de l'Ingénierie de la Direction générale de la sécurité ferroviaire.

Normes et règlements

La Division des normes rédige et révise les règlements qui traitent de divers aspects du transport ferroviaire comme l'exploitation, les contraintes techniques et le matériel roulant. Elle suit l'évolution technique, organisationnelle et administrative de l'industrie ferroviaire et fait en sorte que les règlements tiennent compte des grands changements socio-économiques que connaît le Canada. Le besoin pour ces changements techniques se manifeste par les moyens suivants :

- les audiences de l'ONT;
- les enquêtes instituées en vertu de l'article 226 de la *Loi sur les chemins de fer*;
- l'analyse des données dérivées des programmes de l'ONT (dont il est question ailleurs dans le présent rapport);
- les observations formulées par les compagnies ferroviaires, l'Association des syndicats de cheminots du Canada et le public en général;
- les observations faites par les gouvernements provinciaux, municipaux et fédéral.

Règlements

En 1988, l'ONT a approuvé les nouveaux règlements et les modifications de règlements suivants :

- *Règlement sur les normes de sécurité de la voie*;
- *Règlement sur l'examen médical et l'examen de la vue et de l'ouïe des employés de chemin de fer*;
- *Règlement sur les enregistreurs d'événements de locomotive*;
- Modification du *Règlement sur le passage de conduits sous les chemins de fer*, CRC, c.1187 (E-10);
- Modification du *Règlement sur les croisements de fils et leur proximité*, CRC, c.1195 (E-11);
- Modification du *Règlement sur la hauteur des fils des lignes de télégraphe et de téléphone*, CRC, C.1182 (E-18);
- Modification du *Règlement sur le matériel de traction des chemins de fer*, CRC, c.1169 (O-21) (commandes de sécurité des locomotives).

Croisements rail-route

Mesures de protection au niveau des croisements

L'ONT autorise la construction et la reconstruction des passages à niveau, l'installation et la modification des dispositifs d'avertissement aux passages à niveau et d'autres améliorations propres à assurer la protection, la sécurité et la commodité du public, ainsi que la construction et la reconstruction des sauts-de-mouton. L'apport financier que donne le gouvernement fédéral à de tels projets depuis le début du siècle a joué un rôle important dans la diminution des accidents aux passages à niveau. Le nombre de ces accidents a baissé de 52 % de 1979 à 1987, par exemple. Cependant, les chiffres préliminaires de 1988 indiquent une augmentation de 3,5 % par rapport à l'année précédente.

Des employés de l'ONT se rendent sur les lieux de chaque passage à niveau où est survenu un accident mortel ou ayant fait des blessés, et visitent bon nombre des passages à niveau où se sont produits des accidents sans blessés. S'il y a eu des accidentés à un passage à niveau public, un ordre de ralentir la vitesse à 25 m/h est systématiquement imposé. Lorsque les passages à niveau publics ne sont pas munis de dispositifs d'avertissement automatiques et qu'une inspection en a révélé la nécessité, le personnel de l'ONT demande à l'administration routière locale et à la société ferroviaire d'apporter des mesures correctives. D'ailleurs, lorsque des dispositifs d'avertissement automatiques sont déjà en place, l'ONT les examine afin de déterminer s'il y a lieu d'en ajouter d'autres.

L'ONT a versé, en 1988, des subventions de 12,5 millions de dollars pour l'exécution des projets

approuvés en vertu de l'article 20 de la *Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer*. Dans le domaine des passages à niveau et des dispositifs d'avertissement, 848 projets ont été réalisés.

L'ONT a continué de participer à la campagne Gareautrain qui a pour but de sensibiliser le public aux dangers que présentent les passages à niveau. Ce programme est financé par l'Association des chemins de fer canadiens et par Transports Canada. Des employés du siège de l'ONT et de ses bureaux de district y participent à titre consultatif.

L'ONT a formé aussi un groupe de travail permanent sur les accidents aux passages à niveau, lequel examine le problème des accidents aux passages à niveau et prend des mesures en vue de les réduire. Ce groupe a tenu trois rencontres en 1988. Il est composé de représentants des sociétés ferroviaires, des syndicats des cheminots, de la police, de la campagne Gareautrain, de la Fédération canadienne des municipalités, de Transports Canada et de l'Association des routes et transports du Canada, porte-parole des sous-ministres provinciaux des Transports.

L'ONT tient un fichier informatisé des quelque 30 000 endroits où des voies publiques traversent des lignes de chemin de fer relevant de sa compétence. Ce fichier contient des renseignements utiles pour l'identification et l'évaluation des passages nécessitant l'installation de dispositifs d'avertissement automatiques.

Sauts-de-mouton

Le gouvernement fédéral a financé la construction d'un saut-de-mouton en vertu de la *Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer*. De plus, l'ONT a pris, en 1988, 34 arrêtés autorisant la construction ou la reconstruction de sauts-de-mouton.

Systèmes de signalisation ferroviaire

En 1988, 56 demandes de systèmes de signalisation ferroviaire ont été examinées et approuvées.

Il existe un programme permanent de contrôle de l'entretien et du fonctionnement des signaux électriques utilisés en territoire de cantonnement automatique, en territoire de commande centralisée de la circulation, aux ponts mobiles enclenchés et aux passages à niveau enclenchés.

Dispositifs d'avertissement de passage à niveau

Les systèmes d'avertissement sont inspectés régulièrement, surtout aux passages à niveau complexes, et des améliorations sont apportées là où le permet la technologie moderne. Achevé en mars 1988, le programme d'installation de nouveaux panneaux indicateurs rouge et blanc mené en Colombie-Britannique, en Alberta, en Saskatchewan, au Manitoba et dans certaines parties de l'Ontario, s'est poursuivi dans le reste de l'Ontario, au Québec et dans les provinces de l'Atlantique.

Des études ont été effectuées sur la fréquence des accidents à certains passages à niveau et sur l'adoption de mesures correctives.

Des représentants de la Direction générale ont participé activement aux travaux des comités de recherche sur les dispositifs d'avertissement et sur l'utilisation de panneaux d'avertissement actifs près des passages à niveau.

Au cours de l'année, 288 projets de construction relatifs au matériel de signalisation ont été réalisés. En outre, 335 autres projets, habituellement des travaux mineurs, ont été accomplis aux installations existantes.

DIRECTION DE L'EXPLOITATION

Cette direction est responsable de quatre secteurs de réglementation technique :

- le contrôle du matériel;
- le transport des marchandises dangereuses;
- le contrôle de l'exploitation;
- l'hygiène et la sécurité professionnelle.

Contrôle du matériel

Un programme d'inspections régulières du matériel roulant a été appliqué un peu partout au pays afin de déceler les défectuosités dangereuses et d'évaluer les méthodes de contrôle qualitatif utilisées par les compagnies de chemin de fer. En 1988, les employés des bureaux régionaux ont inspecté 5 273 unités motrices au cours de 1 142 visites, de même que 44 132 wagons lors de 1 291 visites.

La Direction a également inspecté régulièrement les chaudières fixes, les chaudières de chauffage, les réservoirs à air et les systèmes de freins à air des trains pour déceler les dangers qu'ils pourraient représenter et pour s'assurer d'un niveau d'entretien satisfaisant. En 1988, elle a inspecté aux quatre coins du pays 523 chaudières de chauffage, 220 chaudières fixes, 1 332 réservoirs à air et 463 systèmes de freins à air de trains.

Transport des marchandises dangereuses

Les activités de ce programme consistent à vérifier si les transporteurs se conforment aux exigences régissant la formation des trains, la documentation, l'étiquetage, le calage et l'arrimage des chargements, et les expéditions en wagons incomplets, à inspecter le matériel roulant destiné au transport des marchandises dangereuses, y compris les wagons-citernes, les conteneurs, les remorques et les réservoirs amovibles, à inspecter les installations de chargement et de déchargement des expéditeurs et des destinataires, à inspecter les installations de stockage en vrac, d'essais hydrostatiques, de remise en état des fûts et de fabrication des cylindres, à transmettre des instructions aux transporteurs, aux expéditeurs, aux fabricants et aux organismes intéressés, et à inspecter et à approuver des emplacements de manutention d'explosifs.

En 1988, les employés de l'ONT affectés à l'inspection des triages, des terminaux et des installations d'expédition ont effectué 13 300 inspections de wagons de marchandises dangereuses et de documents d'expédition ainsi que 1 300 inspections de conteneurs. En outre, ils ont inspecté 670 installations de stockage en vrac relevant de la compétence de l'ONT et 123 autres emplacements du genre desservis par les compagnies de chemin de fer. Au total, 134 arrêtés ont été pris pour approuver de nouveaux emplacements ou en annuler d'anciens.

Un emplacement de manutention d'explosifs a été approuvé et quatre ont été refusés en vertu du *Règlement 1978-11 Rail*. Au total, 56 installations d'essais hydrostatiques ont été approuvées en 1988.

Des permis spéciaux sont émis pour le transbordement de produits, les mouvements en un seul voyage, les nouvelles techniques de calage et d'arrimage ainsi que l'emballage des marchandises dangereuses. En vertu de l'alinéa *71.6 a) du Règlement sur le transport des marchandises dangereuses par chemin de fer* de la CCT, l'ONT a émis 124 nouveaux permis spéciaux, modifié 270 anciens permis, annulé sept permis spéciaux et rejeté quatre demandes. Aux termes de l'article 73.9 du Règlement, la permission de transporter par chemin de fer 2 122 citernes portatives de l'Organisation maritime internationale, non conformes aux spécifications de la CCT, a été accordée à condition que les citernes soient marquées au pochoir. En outre, cinq fabricants de cylindres à gaz comprimé ont reçu l'approbation de l'ONT.

En 1988, 625 accidents et incidents touchant des marchandises dangereuses ont été signalés.

Contrôle de l'exploitation

L'ONT exerce un contrôle sur les méthodes d'exploitation des trains et des triages de façon à s'assurer qu'elles rencontrent les exigences de sécurité.

L'ONT a mené un programme de surveillance des pratiques de régulation des trains dans divers centres au cours de l'année. Quelques dérogations ont été notées et portées à l'attention des compagnies de chemin de fer pour correction.

L'ONT a reçu du CN cinq demandes visant l'application de la méthode de commande des trains par cantonnement manuel assisté par ordinateur dans 16 subdivisions, et trois demandes du CP visant l'application de cette méthode dans 22 subdivisions. Les demandes relatives aux 16 subdivisions du CN ont été examinées et 14 ont été approuvées. De même, les demandes relatives aux 22 subdivisions du CP ont été examinées et 18 d'entre elles ont été approuvées. Le Chemin de fer QNS&L et DEVCO ont chacun présenté, à l'égard d'une subdivision, une demande qui est actuellement à l'étude.

L'ONT administre également un programme de contrôle des pratiques d'exploitation selon lequel des experts voyagent dans les locomotives et les fourgons de queue pour évaluer le rendement des employés des compagnies ferroviaires. En 1988, les experts ont voyagé à bord de 668 trains, parcouru 54 391 milles et visité 15 gares de triage aux fins du contrôle de l'exploitation.

Le programme de contrôle des trains chargés de marchandises dangereuses et spéciales aux « points d'entrée », qui permet de contrôler l'application des règlements établis, s'est poursuivi en 1988. Au cours de l'année, l'ONT a procédé au contrôle de 484 trains desquels 168 transportaient des marchandises dangereuses et spéciales. Trois cas d'infraction ont été relevés.

Hygiène et sécurité professionnelle

La Direction générale de la sécurité ferroviaire est responsable de l'application de la partie IV du *Code du travail du Canada* et du *Règlement sur l'hygiène et la sécurité professionnelle (trains)* applicables aux employés des chemins de fer travaillant à bord des trains, notamment les équipes de train, les préposés aux services de bord, etc. Le ministre du Travail a délégué aux employés de la Direction générale les fonctions d'agent de sécurité spécifiées à l'article 97 du Code.

Au cours de l'année, des agents de sécurité chargés de l'hygiène ont suivi de près les activités de plus de 100 comités chargés de l'hygiène et de la sécurité des employés de chemin de fer, un peu partout au pays, pour s'assurer de l'application du *Règlement sur l'hygiène et la sécurité professionnelle (trains)*. Selon le Code, l'employeur est tenu de veiller à ce que son comité d'hygiène et de santé professionnelle se réunisse au moins une fois par mois pour examiner les conditions d'hygiène et de sécurité au travail. Des séances d'orientation ont été offertes à bon nombre de comités pour renseigner les employeurs et les employés sur les nouvelles dispositions législatives en matière d'hygiène et de sécurité professionnelle. On s'est penché plus particulièrement sur les articles traitant du droit d'un employé de refuser d'effectuer un travail qu'il estime dangereux pour sa santé ou sa sécurité. La participation à ces séances a été bonne, tant du côté des employeurs que des employés.

Au cours de l'année, les agents de sécurité ont entrepris 1 360 inspections de matériel roulant en vue d'en évaluer la conformité avec le *Règlement sur l'hygiène et la sécurité professionnelle (trains)*. Ils ont également pris part à 11 enquêtes sur place de cas où des employés de chemin de fer avaient invoqué leur « droit de refus » conformément à l'article 86 du Code. Dans un cas, l'employeur et le syndicat ont demandé à un agent de sécurité régional de passer en revue les directives données par un autre agent de sécurité aux termes de l'article 103 du Code. Après examen, il a été décidé d'abroger ces directives. Dans un autre cas, un employé en a appelé au Conseil canadien des relations du travail d'une décision d'un agent de sécurité selon laquelle un employé ne pouvait invoquer son droit de refus en raison d'une erreur de procédure. On attend maintenant la décision du Conseil.

Les lois fédérales et provinciales ont été modifiées cette année pour permettre l'instauration du Système d'information sur les matières dangereuses utilisées au travail (SIMDUT). Il s'agit d'un système d'information national qui tient compte à la fois des intérêts des travailleurs, des employeurs, des fournisseurs et des réglementateurs, permettant ainsi au travailleur de se prévaloir de son droit à l'information et à l'industrie, de protéger ses renseignements confidentiels.

Le SIMDUT a pour but de protéger les travailleurs canadiens contre les méfaits des matières dangereuses, grâce à la diffusion de renseignements importants, tout en réduisant au minimum les répercussions économiques sur l'industrie et la perturbation des activités commerciales. Les exigences du gouvernement fédéral applicables aux activités à bord des trains visées par le SIMDUT sont spécifiées dans le *Règlement sur l'hygiène et la sécurité professionnelle (trains)*, en vigueur depuis le 31 octobre 1988.

DIRECTION DES ENQUÊTES SUR LES CHEMINS DE FER ET LES PRODUCTODUCS

Les compagnies de chemin de fer de compétence fédérale sont tenues par la loi de signaler à la Direction tous les événements imprévus touchant des trains, des locomotives, des wagons ou du matériel de voie qui compromettent ou risquent de compromettre la sécurité ferroviaire. Les rapports sont déposés tout de suite après le fait, sauf ceux qui entraînent seulement de légères pertes financières. Ces rapports renferment des statistiques sur les pertes de vie et les blessures causées par des déraillements, des collisions, des accidents aux passages à niveau, des déversements de produits dangereux et d'autres incidents liés aux manœuvres ferroviaires. La Direction enquête aussi bien sur les causes et les circonstances des accidents et des incidents de chemin de fer et de productoduc que sur les situations dangereuses qui ne font pas d'accidentés ou de dommages matériels importants, mais qui risquent de causer des accidents graves. Elle est également tenue de formuler des recommandations sur les mesures correctives à imposer par règlement pour améliorer la sécurité, de recueillir et d'analyser des données sur la fréquence et la cause des accidents et d'en faire rapport. Ce genre d'analyse qui est, en réalité, une enquête, permet de dégager les tendances et les anomalies et ainsi, de mieux comprendre l'évolution des risques pour le public, les voyageurs et les employés des chemins de fer. Le règlement qui régissait l'établissement des rapports d'accidents de chemin de fer a été révisé et figure dans l'État des projets de réglementation du printemps de 1989.

La Direction fournit également des renseignements d'intervention d'urgence à Transports Canada, à Environnement Canada et à Travail Canada.

Soucieux de remplir son mandat en matière de production de rapports courants et spéciaux ainsi que d'améliorer l'analyse statistique et ses pratiques de traitement informatique, la Direction a mis à jour son système informatisé en 1988. De plus, elle a acheté et mis en place du matériel neuf et de nouveaux logiciels, augmenté le nombre de postes de travail et instauré un réseau de communication interne, en vue d'améliorer l'efficacité de ses services.

En 1988, quelque 4 300 accidents et incidents ont été signalés à la Direction des enquêtes sur les chemins de fer et les productoducs. Même si bon nombre d'entre eux étaient sans gravité, environ 1 450 cas, dont 474 accidents à des passages à niveau, 242 déraillements et 82 collisions, ont été confiés aux bureaux de district pour enquête ou vérification (voir l'annexe C). Le nombre d'accidents aux passages à niveau a augmenté de 3,5 %. Par contre, le nombre de déraillements a été inférieur de 3,5 % à ce qu'il était l'année précédente, et le nombre de collisions est demeuré le même. Par ailleurs, le trafic acheminé par les compagnies ferroviaires, mesuré en charge par wagon complet, a augmenté de 4,5 % en 1988 par rapport à 1987.

La majorité des accidents font l'objet d'enquêtes par le personnel de la Direction. Ces accidents déclenchent cependant différents types d'enquêtes selon leur gravité ou leur nature. Une audience publique représente l'enquête la plus poussée possible. Vient ensuite l'enquête officielle entreprise en vertu de l'article 226 de la *Loi sur les chemins de fer*, article qui habilite l'ONT à convoquer des témoins, à effectuer des essais de simulation sur place, à consulter des spécialistes du génie ou de l'exploitation. Ce type d'enquête aboutit généralement à la formulation de recommandations touchant la sécurité. D'autres types d'enquêtes peuvent être menées, par exemple, l'examen sur place, la vérification des dossiers d'accidents des compagnies de chemin de fer, l'analyse des statistiques et les études spéciales.

Parmi les 1 450 enquêtes menées par la Direction, six ont été menées officiellement selon l'article 226 sur les accidents ou les incidents graves. Chacune d'entre elles a donné lieu à des recommandations importantes relatives à l'amélioration de la sécurité ferroviaire. Voici la liste des six rapports d'enquête, disponibles auprès du Secrétaire de l'ONT :

13 janvier — Collision d'un train de voyageurs avec un train de marchandises au point milliaire 2,0 de la subdivision Longwood, à Komoka, en Ontario;

15 janvier — Collision d'un train de marchandises facultatif avec un train de triage au point milliaire 6,10 de la subdivision Lanigan, à Regina, en Saskatchewan;

21 février — Déraillement au point milliaire 13,80 de la subdivision Drummondville, à Trudel, au Québec;

21 février — Déraillement au point milliaire 41,33 de la subdivision Napadogan, à Bronson, au Nouveau-Brunswick;

11 mars — Collision entre des wagons-citernes et une locomotive de triage au point milliaire 64,70 de la subdivision canadienne n° 2, à Sarnia, en Ontario;

8 juin — Alerte à la bombe à bord d'un train de passagers au point milliaire 321,20 de la subdivision Kingston, près de Guildwood, en Ontario.

Au cours de l'année, la Direction a rédigé divers autres rapports à la suite de requêtes spéciales ainsi qu'un nouveau rapport hebdomadaire intitulé *Sommaire des accidents ferroviaires signalés à l'Office national des transports du Canada*. Ce bulletin donne les faits saillants des accidents ferroviaires ainsi qu'une analyse des statistiques pertinentes. Un autre document notable, publié en avril 1988, s'intitule *Déraillements, collisions de trains et accidents aux passages à niveau : faits et tendances*. Ce rapport permet de mieux comprendre l'incidence des accidents ferroviaires et les tendances dans ce domaine. La Direction des enquêtes sur les chemins de fer et les productoducs a aussi publié, comme par les années passées, le *Relevé des accidents et incidents ferroviaires déclarés à l'Office national des transports du Canada en 1987*, lequel compare les données de 1987 à celles des années antérieures. Chaque section porte sur une catégorie particulière d'accidents, puis sur les accidents et les incidents connexes et les accidentés.

Si la Direction a connu de nombreux changements en 1988, c'était pour en faire, le 1er janvier 1989, une entité dissociée de la fonction de réglementation de la sécurité ferroviaire. Cette dissociation supprimera l'apparent conflit d'intérêt découlant du fait que les fonctions d'enquête et de réglementation s'exécutent sous le même toit, par les mêmes employés.

DIRECTION GÉNÉRALE DES SUBVENTIONS AU TRANSPORT

Cette direction générale est responsable de l'administration des programmes du gouvernement fédéral relatifs à l'établissement des prix et au versement de subventions aux services de transport. Au nombre de ses responsabilités figurent la comptabilité des chemins de fer, le calcul des frais ferroviaires, la détermination des prix de transport des marchandises ou des prix « compensatoires », le versement des subventions aux services de transport et l'étude des projets de rationalisation du réseau ferroviaire.

Ces attributions découlent de la *Loi nationale de 1987 sur les transports* (LNT), de la *Loi sur les chemins de fer*, de la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest* (LTGO), de la *Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique* et de la *Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes*.

En 1988, la Direction générale a administré des paiements de plus de 930,2 millions de dollars versés en vertu de la loi pour des services de transport. Ces paiements se répartissent comme suit :

- une aide de 777,1 millions de dollars pour réduire le coût de transport du grain de l'Ouest et améliorer la compétitivité des producteurs canadiens sur les marchés mondiaux;
- 96,7 millions de dollars pour diminuer les coûts de transport des expéditeurs de la région de l'Atlantique par la subvention des frais de transport par chemin de fer et par camion dans l'est du Canada;
- 21,4 millions de dollars pour indemniser les compagnies de chemin de fer pour l'exploitation de lignes en service public commandé;
- 27,2 millions de dollars pour subventionner le transport vers l'est du grain et de la farine destinés à l'exportation;

- 7,8 millions de dollars pour compenser les pertes subies dans l'exploitation déficitaire de services de trains de voyageurs autres que ceux de VIA.

La LTGO prévoit un examen quadriennal des coûts. L'examen actuel a été entrepris en 1988 et devrait être achevé le 31 mars 1990. De plus, à la demande du ministre des Transports, la Direction générale a mené une étude comparative du coût du transport du grain jusqu'à Thunder Bay et jusqu'aux ports de la côte ouest. Cette étude devait être terminée tôt en 1989.

La Direction générale a décentralisé ses services en installant la Direction des subventions selon les prix au nouveau bureau régional de Moncton, au Nouveau-Brunswick, et elle a terminé l'examen des coûts de VIA Rail.

La Direction générale se divise en quatre directions, soit la Direction des subventions selon les coûts, la Direction des subventions selon les prix, la Direction de la rationalisation du réseau ferroviaire et la Direction de l'analyse financière.

SUBVENTIONS SELON LES COÛTS

Cette direction verse les paiements conformément à la LTGO, détermine et recommande le montant des subventions à verser aux compagnies ferroviaires à l'égard des embranchements déficitaires qu'elles sont tenues d'exploiter dans l'intérêt public, fournit des services d'analyse à l'occasion des audiences publiques, mène des enquêtes annuelles sur les frais facturés à VIA Rail par le CN et le CP, établit les prévisions de coût pour la fixation des niveaux des prix de transport des marchandises et mène des projets spéciaux relatifs aux coûts, au besoin. Le détail des subventions, en fonction de 1987, est donné dans l'annexe D-II à IX.

Activités dans le cadre de la LTGO

Un groupe appréciable du personnel de la Direction a été mobilisé pour l'examen expéditif des demandes mensuelles de paiement présentées mensuellement par le CN, le CP et la BC Rail Ltd. aux termes de la LTGO (voir l'annexe D-I). Également, les demandes mensuelles de paiement de la Central Western Railway ont été vérifiées, et des versements s'élevant à 1 646 214 $ ont été recommandés à l'Office du transport du grain à Winnipeg pour imputation à la caisse de réserve des améliorations du réseau. Une vérification additionnelle des factures présentées par le CN, le CP, la BC Rail et la Central Western Railway, dans le cadre de l'entente du programme d'aide spéciale, a été présentée au nom du ministre. Des paiements de 59 millions de dollars ont été recommandés.

La Direction a continué de contrôler les statistiques du CN et du CP tirées des systèmes de connaissements, sur lesquels reposent les paiements versés en vertu de la LTGO, ainsi que les systèmes adoptés par les compagnies ferroviaires pour produire et mettre en application les unités de service servant à l'établissement des prix et des subventions et à d'autres fins de calcul des frais.

La détermination annuelle des coûts variables de transport du grain régi par la LTGO incombe aussi à la Direction. Cette fonction suppose l'établissement du barème annuel pour le transport du grain et la détermination de la part respective de l'expéditeur et de l'État dans le prix du transport des marchandises. De plus, la Direction formule des recommandations reliées à l'indemnité du CN, lesquelles doivent être soumises au ministre des Transports chaque année conformément à la LTGO.

Embranchements et services de trains de voyageurs

Au cours de l'année, l'ONT a réitéré son appui financier à l'égard de l'exploitation des embranchements déficitaires et des services voyageurs admissibles non fournis par VIA Rail. Des paiements anticipés mensuels ont été versés tout au long de l'année pour l'exploitation de lignes et de services. En outre, des paiements réguliers et des paiements libératoires ont été effectués pour les activités d'exploitation des années antérieures, après l'étude des demandes de paiement initiales et finales déposées auprès de l'ONT par les compagnies ferroviaires.

À la demande du ministre des Transports, l'ONT fait annuellement enquête sur les montants que le CN et le CP imputent à VIA Rail pour l'exploitation des services de trains de voyageurs. Les montants sont analysés en vue d'établir les coûts de VIA Rail, conformément au *Règlement sur le calcul des frais ferroviaires*. Il a été déterminé que le montant total des frais facturés à VIA par les compagnies ferroviaires s'établissait à 270,8 millions de dollars pour 1986.

Transport vers l'est

Des paiements anticipés mensuels ont également été versés tout au long de 1988 pour le transport vers l'est du grain et de la farine destinés à l'exportation.

La Direction a également établi, pour les années antérieures, les prix de transport vers l'est du grain et de la farine destinés à l'exportation, conformément à l'article 272 de la *Loi sur les chemins de fer*.

Produits de colza

Conformément à l'article 112 de la LNT, la Direction a établi les prix compensatoires minimums pour le transport des produits de colza régi par le décret CP 1976-894 et ce, selon le calcul des coûts variables du CN et du CP pour 1989.

SUBVENTIONS SELON LES PRIX

Cette direction s'acquitte des responsabilités de l'ONT en matière de paiements de l'État aux transporteurs qui acheminent des marchandises désignées dans la région de l'Atlantique.

Les paiements autorisés pour la période à l'étude, comparativement à ceux de l'année civile 1987, sont donnés à l'annexe D-X.

La *Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes*, la *Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique* et leurs règlements d'application habilitent l'ONT à exercer ses activités.

On procède actuellement à la décentralisation du programme vers le nouveau bureau régional de l'ONT à Moncton, au Nouveau-Brunswick. La mutation des employés et le transfert des postes ont commencé en juin 1988; le bureau de Moncton devrait être en mesure d'opérer sur une base autonome dès septembre 1989.

RATIONALISATION DU RÉSEAU FERROVIAIRE

Conformément aux dispositions des articles 157 à 181 de la LNT, cette direction veille au traitement des demandes visant l'abandon de l'exploitation de lignes ferroviaires et la suppression de gares au Canada. En outre, la Direction est tenue de décider si les lignes ferroviaires sont effectivement assujetties au processus officiel d'abandon.

L'abandon des lignes ferroviaires est une question très délicate à l'échelle locale, régionale et provinciale, tant pour les gouvernements que pour les particuliers et les sociétés. L'ONT entend aborder les préoccupations en se montrant ouvert et accessible dans les consultations avec les parties intéressées.

Au cours de l'année, l'ONT a pris 19 décisions et arrêtés concernant des projets d'abandon de lignes ferroviaires, dont cinq à la suite d'audiences publiques. De plus, il a reçu 19 nouvelles demandes d'abandon qui se sont ajoutées aux 16 autres que la CCT n'avait pas encore traitées à la fin de 1987. L'ONT a aussi procédé, dans le délai fixé par la Loi, au réexamen de 14 lignes dont la CCT avait ordonné le maintien en exploitation.

Les détails des demandes reçues en 1988, ainsi que des décisions et des arrêtés pris au cours de l'année, apparaissent à l'annexe D-XI et XII.

L'ONT a reporté à 1988 le traitement de 12 demandes de suppression de gares reçues des compagnies ferroviaires, et il a reçu 14 nouvelles demandes en 1988. Des décisions ont été prises à l'égard de huit demandes.

Enfin, l'ONT a fait 10 déterminations relativement à la nature de lignes ferroviaires, conformément au paragraphe 157(4) de la LNT.

ANALYSE FINANCIÈRE

Cette direction s'occupe de la Classification uniforme des comptes et du *Règlement sur le calcul des frais ferroviaires*, et en contrôle l'application afin de répondre aux besoins d'information. Elle s'assure que l'information fournie par les sociétés ferroviaires est juste, pertinente et utile pour le calcul des subventions et des prix de transport des marchandises, ainsi que pour la détermination des principes, et qu'elle concorde avec les exigences réglementaires en matière de rédaction des rapports. Les activités de la Direction comprennent la vérification des livres des compagnies ferroviaires, le calcul des taux d'amortissement, l'examen des besoins en fonds de roulement des sociétés ferroviaires et la détermination du coût de capital. En outre, la Direction analyse les méthodes et les systèmes informatisés de calcul des frais adoptés par les compagnies ferroviaires.

Enfin, la Direction est responsable de la détermination des indices des prix utilisés dans l'établissement du barème annuel prévu par la LTGO, ainsi que de la désignation des embranchements tributaires du transport du grain de l'Ouest (voir l'annexe D-XIII).

Elle vérifie les investissements réels et prévus des compagnies ferroviaires et les dépenses d'entretien des embranchements tributaires du transport du grain

de l'Ouest de ces dernières. Les résultats de ces vérifications font l'objet d'un rapport au ministre des Transports.

L'une des grandes activités de la Direction est l'examen quadriennal des coûts en vertu de l'article 38 de la LTGO.

EXAMEN DES COÛTS DE VIA RAIL

L'examen des coûts de VIA, entrepris par l'ancienne Commission canadienne des transports en 1986, a pris fin en 1988 avec la présentation au ministre des Transports du rapport des conclusions et des recommandations de l'ONT. Ces dernières portent sur les principes, les manuels et les méthodes d'établissement des prix de revient.

BUREAUX RÉGIONAUX

Au cours de l'année 1988, l'ONT a approuvé l'ouverture de deux bureaux régionaux, l'un dans la région de l'Atlantique et l'autre dans l'ouest du Canada, par souci de se rapprocher des personnes qui requièrent ses services. Cette décentralisation devrait favoriser la communication avec les collectivités, l'industrie, les autres usagers des services de transport, les transporteurs aériens et ferroviaires, et les groupes d'intérêt public qui entretiennent des rapports avec l'organisme de réglementation. Les bureaux régionaux se composent d'une section de services administratifs et de trois sections de programmes, nommément le Règlement des différends, l'Entrée sur le marché et l'analyse du marché et les Subventions au transport.

Région de l'Atlantique

La décision d'ouvrir un bureau dans la région de l'Atlantique témoigne de l'adhésion du gouvernement au principe que le transport doit continuer de jouer un rôle important dans le développement économique et régional. L'ONT a décidé d'installer son bureau régional à Moncton en raison de l'importance stratégique de cette ville, qui est un grand centre de distribution de biens et services de l'Atlantique.

Responsabilités

Mis sur pied depuis juin 1988, le bureau de la région de l'Atlantique est essentiellement un microcosme des activités administrées au siège de l'ONT, à Hull. Il est appelé à se pencher sur les aspects régionaux des trois programmes suivants :

- **Règlement des différends :** Ce programme a pour but de résoudre des différends d'ordre économique entre les transporteurs et les usagers des services de transport et ce, en vue de favoriser la mise en place d'un réseau de transport efficace et utile. Il englobe aussi l'analyse des répercussions de la concentration économique du marché découlant des fusions et des acquisitions d'entreprises. La section du Règlement des

différends est également chargée d'approuver les demandes relatives à l'infrastructure ferroviaire.

- **Entrée sur le marché et de l'analyse du marché** : Cette section comporte trois volets principaux : l'administration et le contrôle d'application des critères régissant l'entrée des transporteurs sur le marché et leur sortie, la participation à la négociation et à la mise à exécution des accords internationaux touchant la région de l'Atlantique, ainsi que la production d'examens annuels des conséquences précises de la nouvelle loi.

- **Subventions au transport** : Cette section s'occupe des prix et des services de transport ferroviaire. Pour les provinces de l'Atlantique, le programme comprend l'analyse de questions liées à la rationalisation des embranchements et aux services de trains de voyageurs, ainsi que l'administration des programmes de subventions régionales pour le transport des marchandises.

Transition

Sitôt approuvée la création du bureau régional de l'Atlantique, un membre de l'ONT représentant cette région y a été affecté. Le directeur qui présidera à l'organisation et à la gestion des diverses responsabilités du bureau régional fut choisi en juin. À la fin de l'année, ce bureau régional comptait 27 personnes dont 12 provenaient de la Direction générale des subventions au transport, à Hull. Cette direction générale administre les deux plus importants programmes de la région : la *Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes* et la *Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique*. Les subventions annuelles versées en vertu de ces deux lois atteignent près de 96,7 millions de dollars. Dans le cadre de son mandat de vérification, la Direction générale compte faire des vérifications sur place dans l'Atlantique pour vérifier les demandes de paiement déposées selon le programme de subventions.

Réalisations

Au cours de l'année écoulée, la Direction générale des subventions au transport, en pleine décentralisation de Hull vers Moncton, a poursuivi l'administration des paiements de l'État aux transporteurs qui acheminent des marchandises désignées sous le régime des deux lois mentionnées précédemment. Dès le début de juin, le bureau de Moncton a pris en main la gestion de ces programmes.

Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes

Adoptée en 1927 à la suite des recommandations d'une commission royale, cette loi prescrit des réductions tarifaires pour le transport ferroviaire de marchandises à partir du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Écosse, de l'Île-du-Prince-Édouard, et de la partie du Québec située à l'est de Diamond et de Lévis et au sud du fleuve Saint-Laurent. Cette zone est appelée « territoire choisi » dans la Loi. Après l'accession de Terre-Neuve au rang de province, le territoire choisi s'est enrichi d'un nouveau membre; toutefois, le Labrador en est exclu.

La Loi oblige le CN à maintenir des taux réduits pour tout le trafic intérieur acheminé depuis les points du territoire choisi vers des endroits de l'ouest du Canada. Quant aux autres transporteurs ferroviaires, ils ont l'autorisation d'offrir les mêmes taux réduits que le CN. Le gouvernement fédéral rembourse aux compagnies de chemin de fer les pertes de revenu occasionnées par ces réductions de prix (voir l'annexe D-X).

Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique

En vigueur depuis 1969, cette loi élargit en quelque sorte le champ d'application de la *Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes*. En effet, l'article 3 de la Loi prévoit le versement aux camionneurs de subventions analogues à celles que reçoivent les transporteurs ferroviaires en vertu de la *Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes*. L'article 6 permet aux expéditeurs et aux destinataires désignés de faire des profits ainsi que le versement de subventions aux entreprises de transport admissibles, à l'intérieur du territoire choisi.

Les principes clés de la Loi sont régis par des règlements du gouverneur en conseil. Ces règlements définissent les entreprises de transport admissibles aux programmes de subventions, les marchandises spéciales admissibles aux prix réduits, et les conditions applicables aux marchandises et aux entreprises de messageries, de transport ferroviaire et de camionnage. Ces conditions doivent être remplies pour que soit recevable une demande de subvention au transport entre les points situés dans le territoire choisi ou dans la région admissible aux subventions. L'annexe D-X donne le détail de ces paiements par type de transport.

Région de l'Ouest

Comme la Division de l'Ouest de la Commission canadienne des transports se trouvait à Saskatoon, en Saskatchewan, depuis 1979, il a été décidé d'établir le bureau de l'Ouest de l'ONT dans cette ville.

Le bureau régional de l'Ouest a pour but d'assurer une présence efficace de l'ONT dans l'Ouest et de faciliter les rapports de l'ONT avec les transporteurs ferroviaires et aériens, les sociétés céréalières, les industries, les villes, les municipalités, les collectivités, les organismes d'intérêt public et les usagers des services de transport dans l'Ouest canadien. Ainsi, l'ONT peut fournir les renseignements demandés et donner suite aux demandes officielles et aux plaintes officieuses de façon plus rapide.

Règlements des différends : Ce programme a pour but d'aider à la résolution des différends d'ordre économique entre les transporteurs et les usagers des services de transport, en vue de favoriser la mise en place d'un réseau de transport efficace et utile. Il englobe le suivi des répercussions de la concentration économique du marché découlant des fusions et des acquisitions d'entreprises. La section du Règlement des différends est également chargée d'approuver les demandes relatives à l'infrastructure ferroviaire.

Le Règlement des différends comporte cinq activités principales : les plaintes et les enquêtes ferroviaires, les plaintes et les enquêtes concernant les services aériens et maritimes, la médiation et l'arbitrage, les fusions et les acquisitions, et les services de transport pour les personnes handicapées. Les trois premières font partie des services offerts au public de l'Ouest canadien, à Saskatoon.

L'une des activités dominantes de la section du Règlement des différends en 1988 fut d'obtenir l'autorisation définitive pour que la ville de Regina entreprenne la phase I de son projet de déplacement des installations ferroviaires du CN et du CP à l'extérieur des limites municipales. Il se peut que ce projet commence à la fin de 1989, à la suite de l'approbation manifestée par l'électorat de Regina dans un récent plébiscite municipal. Quant au parachèvement, soit la phase II du projet, il fera l'objet d'une analyse plus approfondie dès que la Cour fédérale se sera prononcée sur l'appel interjeté par le CP et le CN.

En 1988, le bureau régional a participé à une importante étude, menée à la demande du ministre des Transports, sur la possibilité pour les trains du CP de contourner la ville de Saskatoon. Des réunions avec les parties intéressées ont été tenues afin de dresser une liste des divers itinéraires possibles.

Le bureau régional a également été sollicité pour l'étude du projet de construction d'une ligne ferroviaire près de Sundrie, en Alberta, afin de desservir l'usine de gaz sulfureux qu'un consortium dirigé par Shell Canada Limitée se propose de bâtir à Caroline. La ligne ferroviaire pourrait servir au transport d'un sous-produit du soufre vers des points d'exportation.

En décembre 1988, le bureau de l'Ouest a été informé d'un important projet de détournement des voies principales et de triage du CN dans la ville d'Edmonton. Ce projet vise à faciliter le réaménagement urbain du centre-ville d'Edmonton.

Au cours de l'année, les employés de l'Ouest ont fourni des services locaux dans le cadre d'une importante étude sur les limites de responsabilité des sociétés ferroviaires, en plus de participer au règlement de trois plaintes d'importance. Ces plaintes concernent l'application de prix promotionnels au transport des produits du canola, selon la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest*, l'application de prix pour l'entreposage des wagons de grain expédiés, selon la Loi, vers des ports de la Colombie-Britannique et l'augmentation des tarifs pour le transport aérien de passagers dans le nord du Manitoba.

Le bureau régional de l'Ouest a traité un nombre imposant de demandes relatives à des passages à niveau pour le compte de la Direction générale de la sécurité ferroviaire, aux termes d'un arrangement provisoire. En outre, il a réglé 46 plaintes portant sur les services et les prix de transport aérien de passagers, trois cas relatifs à des services et des prix de transport ferroviaire de voyageurs, trois cas de médiation et d'arbitrage, sept plaintes concernant les prix de transport des marchandises aérien, ferroviaire ou maritime, cinq plaintes relatives à des services de transport aérien et ferroviaire des marchandises, et sept cas touchant l'infrastructure ferroviaire.

Entrée sur le marché et analyse du marché : Cette section comporte trois volets principaux : l'administration et le contrôle d'application des critères régissant l'entrée des transporteurs sur le marché et leur sortie; la participation à la négociation et la mise à exécution des accords internationaux touchant l'Ouest canadien; la production d'examens annuels des conséquences précises de la nouvelle loi.

La réception et le traitement des demandes de licence constituent une activité importante au bureau régional. Au cours de l'année, les employés de l'Entrée sur le marché et de l'analyse du marché ont traité

25 demandes de licence visant l'exploitation de services aériens dans le sud du Canada, 55 demandes de licence de services aériens de la classe 4, neuf demandes d'autorisation temporaire de services aériens, trois cas d'annulation ou de suspension de licence et 14 demandes de licence de services internationaux de la classe 9-4.

Dans le cadre de sa fonction ayant trait au suivi de l'industrie, le bureau de l'Ouest a entretenu des rapports avec les gouvernements provinciaux et les ministères fédéraux dans l'Ouest canadien. Les activités principales étaient centrées sur les liens industriels avec les exploitants de chalands sur le réseau du lac Athabasca et les transporteurs routiers de la Saskatchewan. Des liens ont été noués avec les grands transporteurs aériens et ferroviaires, en consultation avec la section régionale du Règlement des différends. L'analyse et le suivi industriels ont pour but d'obtenir des détails sur l'incidence de la réforme réglementaire sur les usagers et les fournisseurs des services de transport.

Subventions au transport : Cette section fournit des données sur les aspects régionaux de la rationalisation du réseau ferroviaire, des subventions selon les coûts, des subventions selon les prix et de l'analyse financière.

Rationalisation du réseau ferroviaire

Le bureau régional a participé au traitement de nombreuses demandes d'abandon de lignes ferroviaires. Cette tâche exigeait la rédaction des réponses aux interventions, de la correspondance générale et de l'ébauche de la version des décisions et des arrêtés définitifs de l'ONT.

Le bureau régional a aussi participé à une audience publique tenue à Castlegar, en Colombie-Britannique, relativement à une demande présentée par le CP en vue d'abandonner la subdivision Boundary entre Robson West et Midway, en Colombie-Britannique.

Subventions selon les coûts

La région de l'Ouest s'occupe de la vérification externe des mouvements de grain à l'égard desquels des demandes de paiement sont déposées aux termes de la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest*. En 1988, le personnel de l'Ouest a contacté les expéditeurs à maintes reprises, entretenant des rapports étroits avec eux, pour se renseigner sur la campagne agricole 1987-1988 qui prenait fin le 31 juillet 1988. Le programme de vérification pour la campagne agricole 1988-1989 est déjà bien avancé.

Analyse financière

Le bureau de l'Ouest assure un service de soutien à la réglementation dans l'analyse des projets d'investissement des compagnies ferroviaires relatifs au transport du grain. Au cours de l'année écoulée, une enquête a été menée et un rapport a été transmis au siège de l'ONT relativement au projet du CN concernant le remplacement du système de signalisation ferroviaire par code sur une partie de son réseau des Prairies, au Manitoba.

Autres questions

Le personnel de la région de l'Ouest chargé des Subventions au transport a continué de faire partie des équipes d'évaluation et de mise en application affectées au projet de silos hors-voie sur la subdivision Inwood du CN, au Manitoba, et au projet pilote de chemins de fer sur courtes distances de la Central Western Railway sur l'ancienne subdivision Stettler du CN, en Alberta. Il a assisté à cinq réunions de travail en 1988. Le rapport définitif sur le projet expérimental d'Inwood a été présenté en juillet 1988. Celui portant sur le projet pilote triennal de chemins de fer sur courtes distances en est aux dernières étapes de rédaction; il devrait être présenté d'ici le 31 mars 1989.

SERVICES JURIDIQUES

Les Services juridiques procurent des conseils aux membres, au président, aux directeurs généraux et aux employés de l'ONT.

Les Services juridiques remplissent diverses fonctions. Les avocats des Services donnent conseil sur l'interprétation et l'application des lois et des règlements qui touchent les attributions et les compétences de l'ONT. Ils recommandent à l'ONT les mesures à prendre dans des cas précis et le conseillent sur les aspects juridiques de ses décisions. Les avocats de l'ONT assistent les membres et les employés dans l'évaluation et l'analyse des demandes, des plaintes et des interventions reçues. Ils représentent l'ONT aux audiences publiques et veillent à leur bon déroulement, ainsi qu'à la Cour fédérale et à la Cour suprême du Canada dans les cas d'appels des décisions de l'ONT sur des questions de compétence.

Au nombre des tâches courantes des Services juridiques figurent également la préparation d'avis juridiques, les conseils juridiques, l'examen, la vérification et la rédaction de documents, le suivi de dossiers à long terme, la participation à des projets spéciaux et les rapports avec le public.

DIRECTION GÉNÉRALE DES SERVICES DE GESTION

La Direction générale des services de gestion fournit une gamme exhaustive de services de soutien administratif et de gestion à l'ONT. Elle coordonne l'élaboration et l'application des méthodes de gestion convenues et des systèmes d'information connexes, donne des services complets en finances, en personnel et en administration générale à l'appui des programmes, conformément aux politiques administratives du gouvernement, et s'occupe de relations publiques productives pour l'ONT. La Direction générale se divise en six directions.

La Direction des services du personnel prépare et met à exécution des politiques, des systèmes et des programmes d'administration du personnel en vue d'aider l'ONT à atteindre les objectifs spécifiés dans la *Loi nationale de 1987 sur les transports*. Elle s'assure également que la gestion des ressources humaines est conforme aux politiques établies des organismes centraux.

La Direction des services financiers dresse et met en œuvre les méthodes de planification de programmes et de gestion des ressources ainsi que les politiques, les programmes et les systèmes d'administration financière de l'ONT.

Pour sa part, la **Direction des services administratifs** fournit des services touchant la gestion des fournitures, des locaux et des archives, les télécommunications, la sécurité, le contrôle des formulaires et des manuels, les contrats d'administration et remplit diverses autres fonctions administratives. Elle est également responsable des services offerts par la bibliothèque.

La Direction des services d'informatique formule et établit des politiques et des plans de gestion intégrée de l'information pour l'ONT, crée des systèmes informatiques adaptés aux besoins de fonctionnement et d'administration de l'ONT, et fournit des conseils sur l'application de l'informatique aux activités de l'ONT.

La Direction des services de communication renseigne le public et les médias au sujet des arrêtés, des décisions et des responsabilités de l'ONT, procure au président, aux membres et au personnel de l'ONT toute une gamme de services de communication, notamment des services d'orientation, de planification, de coupures de presse et de rédaction.

Enfin, la **Direction de la vérification interne** est responsable d'un programme détaillé de vérification interne qui soumet au président et à la haute direction un aperçu objectif de l'efficacité, du coût et du rendement des politiques et des pratiques de gestion de l'ONT ainsi que des recommandations. La Direction s'assure aussi de la concordance de ces dernières avec le mandat législatif de l'ONT et les directives des organismes centraux.

ANNEXE A

RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS

I Contrats confidentiels déposés par les transporteurs 55

II Tarifs et indicateurs déposés par les transporteurs aériens 56

III Tarifs et indicateurs déposés par les transporteurs maritimes 56

IV Plaintes et enquêtes sur les services aériens et maritimes 57

ANNEXE A

I - CONTRATS CONFIDENTIELS DÉPOSÉS PAR LES TRANSPORTEURS

Algoma Central Railway	6
Burlington Northern Railroad Company	88
Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada	361
CP Rail	629
Consolidated Rail Corporation	8
CSX Transportation	101
Kansas City Southern	1
Norfolk and Western Railway Company	15
Southern Railway System	4
Wisconsin Central Limited	10
TOTAL	**1 223**

II - TARIFS ET INDICATEURS DÉPOSÉS PAR LES TRANSPORTEURS AÉRIENS (en nombre de pages)

	1987	1988
Tarifs de vols affrétés	13 480	1 972
Services réguliers		
Indicateurs de service	6 266	5 220
Tarifs passagers		
• Services intérieurs CAN/É.-U.	47 865	45 922
• Services transocéaniques	157 109	202 125
Tarifs de fret		
• Services intérieurs CAN/É.-U.	9 168	7 375
• Services transocéaniques	8 523	7 848
Nombre total de pages	**242 411**	**270 462**
Demandes de permission spéciale	**2 220 (est.)**	**2,600**

III - TARIFS ET INDICATEURS DÉPOSÉS PAR LES TRANSPORTEURS MARITIMES

Tarifs de conférences maritimes (29)	35 000

IV - PLAINTES ET ENQUÊTES SUR LES SERVICES AÉRIENS ET MARITIMES

	1987	1988
Plaintes sur les services aériens		
Plaintes des consommateurs		
- informelles (transport intérieur)	133	*135
- informelles (transport international)	123	*187
- informelles (type de transport non spécifié)	18	*22
- article 80 de la LNT	—	3
Plaintes des transporteurs	12	15
TOTAL	**286**	**362**
Plaintes sur le transport maritime		
- article 59 de la LNT	—	1
- article 13 de la LDCM	—	1
- article 23 de la *Loi sur le pilotage*	1	—
- plaintes informelles (LDCM)	2	—
TOTAL	**3**	**2**

* y compris les plaintes reçues par le bureau de l'Ouest.

ANNEXE B

ENTRÉE SUR LE MARCHÉ ET ANALYSE DU MARCHÉ

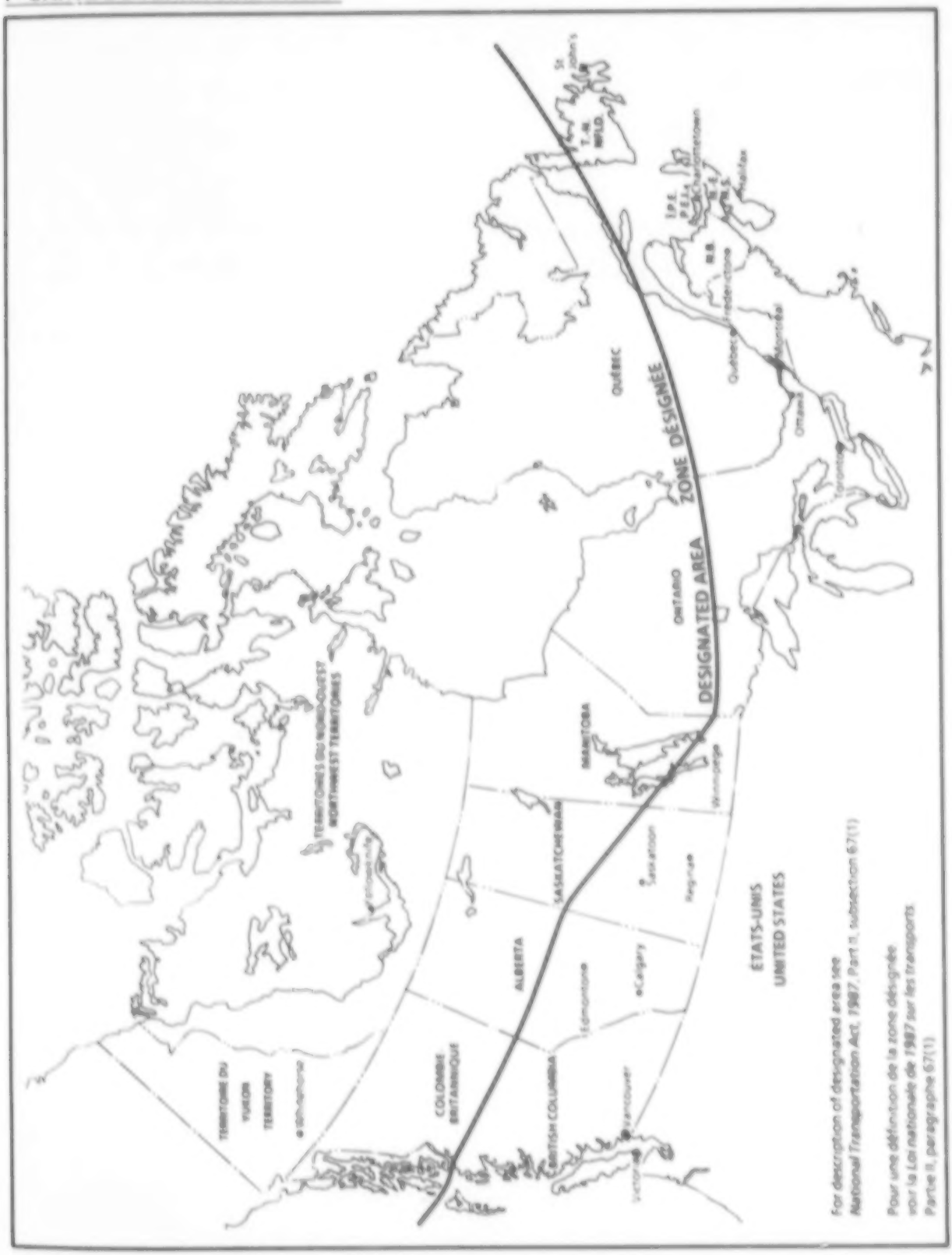
I Carte du territoire choisi 61

II Services intérieurs 62

III Services internationaux 64

IV Activités de la Direction du contrôle d'application 65

I - CARTE DU TERRITOIRE CHOISI



II - Services intérieurs

1. SERVICES AÉRIENS

Nombre de licenciés et de licences

Transporteurs licenciés au 31 décembre 1988	
Sud du Canada[1]	223
Nord du Canada[2]	555
Nombre total de transporteurs aériens	**778**
Licences détenues par des transporteurs au 31 décembre 1988	
Sud du Canada	781
Nord du Canada[3]	857
Nombre total de licences intérieures en circulation	**1 638**
Demandes de licence	
Reportées de 1987	
Sud du Canada	24
Nord du Canada	71
Reçues en 1988	
Sud du Canada	40
Nord du Canada	293
Réglées en 1988	
Sud du Canada	34
Nord du Canada	194
Décisions et arrêtés	
Décisions	261
Arrêtés	14
Avis publics	
Demandes	307
Audiences	0

(1) Transporteurs qui détiennent uniquement des licences émises aux termes du paragraphe 72(1) de la *Loi nationale sur les transports*. (Nota : Les transporteurs qui utilisent des hélicoptères détiennent des licences émises aux termes du paragraphe 72(1), mais ils peuvent exploiter leur service n'importe où au Canada.)

(2) Transporteurs qui détiennent des licences émises aux termes du paragraphe 72(1) de la *Loi nationale sur les transports*. (Nota : Ces transporteurs détiennent également une licence émise aux termes du paragraphe 72(1).)

(3) Licences émises aux termes du paragraphe 72(2) de la *Loi nationale sur les transports*.

2. SERVICES MARITIMES

Nombre de licenciés pour le transport maritime dans le Nord au 31 décembre 1988 — 5

Demandes de licences

Reçues en 1988	11
Réglées	5
Retirées	3

Nombre de demandes en dispense - Règlement d'exemption pour le cabotage

Reçues en 1988	58
Agréées	42
Rejetées	3
Retirées	10
Annulées (clôture du dossier)	1
En cours	2

3. SERVICES FERROVIAIRES

Certificats d'aptitude

Reçus	1
Émis	1

Certificats de nécessité et d'utilité publiques

Demandes reçues	0
Certificats émis	0

Avis de cession

Reçus	1
Réglés	0

III Services internationaux

Échantillon de dossiers de vols affrétés - 1988

Types de vols affrétés	Vols	Places
Voyages à forfait (VAFO)*		
En provenance du Canada	985	146 575
En provenance de l'étranger	160	19 482
Vols sans participation et à but commun		
En provenance du Canada	677	60 948
En provenance de l'étranger	343	21 741
Fret (en provenance du Canada)	1 267	S/A
Fret (en provenance de l'étranger)	1 893	S/A
Vols affrétés avec réservation anticipée (VARA)*		
En provenance du Canada	1 173	221 340
En provenance de l'étranger	5	1 418
VARA/VAFO*		
En provenance du Canada	14 136	3 708 443
En provenance de l'étranger	49	11 521

* Les chiffres ne tiennent pas compte des changements apportés aux programmes de vols affrétés.

	Demandes
Demandes d'exemption reçues de personnes non-titulaires de licence pour des vols affrétés (habituellement des exploitants des É.-U. utilisant de petits aéronefs)	12

Demandes de licence	Demandes
Demandeurs canadiens	76
Demandeurs étrangers	221

IV ACTIVITÉS DE LA DIRECTION DU CONTRÔLE D'APPLICATION (1988)

Enquêtes		220
Renvoyées à la GRC pour poursuite	100	
Sanctions administratives	120	
Demandes de renseignements		
Traitées		4 134
Séminaires/Séances d'information		
Présentations officielles données à la GRC et à divers groupes de l'industrie pour leur expliquer la nouvelle loi		56

ANNEXE C

SÉCURITÉ FERROVIAIRE

Accidents ferroviaires —
Statistiques préliminaires 69

ANNEXE C

ACCIDENTS FERROVIAIRES STATISTIQUES PRÉLIMINAIRES

	Accidents	Morts	Blessés
Déraillements de trains*			
Voie principale	106	0	13
Autres voies (triages, embranchements, voies d'évitement)	141	0	5
TOTAL	**247**	**0**	**18**
Collisions de trains*			
Voie principale	9	2	48
Autres voies (triages, embranchements, voies d'évitement)	73	0	12
TOTAL	**82**	**2**	**60**
Accidents mettant en cause des draisines/ machines d'entretien de la voie			
Déraillements	1	0	2
Collisions	10	0	11
Accidents aux passages à niveau*			
Publics (avertissement automatique)	258	33	128
Publics (avertissement passif)	187	20	97
Privés	27	3	34
Ferme	2	0	3
TOTAL DES ACCIDENTS DÉCLARÉS	**474**	**56**	**262**
(avec déraillements)	12		
Accidents/incidents mettant en cause des marchandises dangereuses			
Déraillements - voie principale	28	-	
Déraillements - autres	135	-	
Collisions - voie principale	1	-	
Collisions - autres	65	-	
Accidents à des passages à niveau	11	-	
Incidents divers **	420		

Changement du trafic ferroviaire (en tonnes métriques) entre 1987 et 1988 = + 4,5 %.

* Les totaux inscrits sous déraillements, collisions et passages à niveau comprennent les cas de marchandises dangereuses.

** Les incidents divers inscrits sous marchandises dangereuses sont des cas ne résultant pas d'accidents de trains lors du transport. Quatorze de ces 420 incidents ont occasionné des blessures résultant de contact avec des marchandises dangereuses. De tous les accidents mettant en cause des marchandises dangereuses, aucun n'a causé de blessures résultant de contact avec ces marchandises.

ANNEXE D

SUBVENTIONS AU TRANSPORT

I Paiements pour l'année 1988
Loi sur le transport du grain de l'Ouest 73

II Sommaire des réclamations et des paiements aux chemins de fer admissibles pour l'année 1987 en vertu de la *Loi sur les chemins de fer* 74

III Sommaire des réclamations et des paiements pour l'année 1987 en vertu de la *Loi sur les chemins de fer* Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada 75

IV Sommaire des réclamations et des paiements pour l'année 1987 en vertu de la *Loi sur les chemins de fer* Canadien Pacifique Limitée 75

V Sommaire des réclamations et des paiements pour l'année 1987 en vertu de la *Loi sur les chemins de fer* Algoma Central Railway 76

VI Sommaire des réclamations et des paiements pour l'année 1987 en vertu de la *Loi sur les chemins de fer* Chemin de fer QNS&L 76

VII Réclamations et paiements pour l'année 1987 en vertu de l'article 256 (Embranchements non protégés) 77

VIII Réclamations et paiements pour l'année 1987 en vertu de l'article 258 (Embranchements protégés) 80

IX Réclamations et paiements pour l'année 1987 en vertu de l'article 261 (Services de trains de voyageurs) 81

X Programme de subventions au transport de marchandises dans la Région atlantique Paiements certifiés pour l'année 1987 82

XI Arrêtés et décisions, 1988 Abandons d'embranchements 83

XII Abandons d'embranchements
Demandes en instance le 31 décembre 1988 . . 85

XIII Embranchement servant au transport des céréales pour la campagne agricole 1988-1989 90

ANNEXE D

I - PAIEMENTS POUR L'ANNÉE 1988
LOI SUR LE TRANSPORT DU GRAIN DE L'OUEST

Période	Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada ($)	Canadien Pacifique Limitée ($)	BC Rail Ltd. ($)	Total ($)
Décembre 1987	34 538 252,00 (1)	43 572 056,26 (1)	113 843,87	78 224 152,13
Janvier 1988	27 793 662,66	22 092 960,32	44 234,24	49 930 857,22
Février	28 885 841,71	25 266 017,77	136 409,91	54 288 269,39
Mars	29 976 679,55	24 870 024,79	184 002,15	55 030 706,49
Avril	41 134 692,64	41 638 500,02	100 749,84	82 873,942,50
Mai	42 221 407,36	44 869 423,18	124 804,91	87 215 635,45
Juin	36 928 032,05	35 949 424,50	210 280,15	73 087 736,70
Juillet(2)	29 392 721,99	30 544 712,14	164 245,56	60 101 679,69
Août	32 188 837,77	27 884 302,52	155 522,31	60 228 662,60
Septembre	31 154 583,74	27 557 631,59	240 831,23	58 953 046,56
Octobre	26 051 830,34	24 906 681,63	170 307,87	51 128 819,84
Novembre	35 185 755,87	30 609 930,92	264 510,16	66 060 196,95
Total	**395 452 297,68**	**379 761 665,64**	**1 909 742,20**	**777 123 705,52**

(1) Paiement versé lors des versements de janvier, février et mars 1988 en vertu du *Règlement sur les versements aux compagnies de chemin de fer*.

(2) Comprend les versements finaux relatifs à la campagne agricole de 1987-1988 prenant fin le 31 juillet 1988.

II - SOMMAIRE DES RÉCLAMATIONS ET DES PAIEMENTS GLOBAUX AUX CHEMINS DE FER ADMISSIBLES POUR L'ANNÉE 1987 EN VERTU DE LA *LOI SUR LES CHEMINS DE FER*

	Pertes réelles réclamées $	Paiements versés au 31 déc. 1988 $
Article 256 (Embranchements non protégés)	13 641 830	11 465 568
Article 258 (Embranchements protégés)	7 749 583	6 974 626
Article 261 (Services de trains de voyageurs)	7 748 076[1]	6 030 813
Article 272 (Tarifs de l'Est)	31 831 371	30 965 587
Total	**60 970 860**	**55 436 594[2]**

(1) La somme indiquée représente 80 % des pertes réelles réclamées de manière à établir un juste rapport avec les paiements versés qui constituent 80 % des pertes réelles certifiées.

(2) Comprend des paiements par anticipation de 39 977 519 $ pour 1987 ainsi que des paiements de 15 459 075 $ pour 1988.

III - SOMMAIRE DES RÉCLAMATIONS ET DES PAIEMENTS POUR L'ANNÉE 1987 EN VERTU DE LA *LOI SUR LES CHEMINS DE FER* COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

	Pertes réelles réclamées $	Paiements versés au 31 déc. 1988 $
Article 256 (Embranchements non protégés)	10 823 468	8 932 638
Article 258 (Embranchements protégés)	6 180 405	5 562 366
Article 261 (Services de trains de voyageurs)	3 174 292[1]	2 789 052
Article 272 (Tarifs de l'Est)	26 867 466	26 327 610
Total	**47 045 631**	**43 611 666**[2]

(1) La somme indiquée représente 80 % des pertes réelles réclamées de manière à établir un juste rapport avec les paiements versés qui constituent 80 % des pertes réelles certifiées.

(2) Comprend des paiements par anticipation de 29 219 416 $ pour 1987 ainsi que des paiements de 14 392 250 $ pour 1988.

IV - SOMMAIRE DES RÉCLAMATIONS ET DES PAIEMENTS POUR L'ANNÉE 1987 EN VERTU DE LA *LOI SUR LES CHEMINS DE FER* CANADIEN PACIFIQUE LIMITÉE

	Pertes réelles réclamées $	Paiements versés au 31 déc. 1988 $
Article 256 (Embranchements non protégés)	2 818 362	2 532 930
Article 258 (Embranchements protégés)	1 569 178	1 412 260
Article 272 (Tarifs de l'Est)	4 963 905	4 637 977
Total	**9 351 445**	**8 583 167**[1]

(1) Comprend des paiements par anticipation de 7 743 256 $ pour 1987 ainsi que des paiements de 839 911 $ pour 1988.

V - SOMMAIRE DES RÉCLAMATIONS ET DES PAIEMENTS POUR L'ANNÉE 1987 EN VERTU DE LA *LOI SUR LES CHEMINS DE FER* *ALGOMA CENTRAL RAILWAY*

	Pertes réelles réclamées $	Paiements versés au 31 déc. 1988 $
Article 261 (Services de trains de voyageurs)	2 404 380[1]	2 284 161[2]

(1) La somme indiquée représente 80 % des pertes réelles réclamées.

(2) Comprend des paiements par anticipation de 2 137 047 $ pour 1987 ainsi que des paiements de 147 114 $ pour 1988.

VI - SOMMAIRE DES RÉCLAMATIONS ET DES PAIEMENTS POUR L'ANNÉE 1987 EN VERTU DE LA *LOI SUR LES CHEMINS DE FER* QNS&L

	Pertes réelles réclamées $	Paiements versés au 31 déc. 1988 $
Article 261 (Services de trains de voyageurs)	2 169 404[1]	957 600[2]

(1) La somme indiquée représente 80 % des pertes réelles réclamées.

(2) Comprend des paiements par anticipation de 877 800 $ pour 1987 ainsi que des paiements de 79 800 $ pour 1988.

VII - RÉCLAMATIONS ET PAIEMENTS POUR L'ANNÉE 1987 EN VERTU DE L'ARTICLE 256 DE LA *LOI SUR LES CHEMINS DE FER* (EMBRANCHEMENTS NON PROTÉGÉS)

Subdivision	Entre	Pertes réelles réclamées[1] $	Paiements versés au 31 déc. 1988 $
COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA			
Terre-Neuve			
1. Argentia	Placentia Jct.-Argentia	8 595[2]	7 736
Nouvelle-Écosse			
2. Hopewell (embr. Thorburn)	New Glasgow-Thorburn	61 665	55 499
Île-du-Prince-Édouard			
3. Kensington	Linkletter-Tignish	454 748	409 273
4. Montague	Mount Stewart Jct.-Montague	136 558	122 902
5. Murray Harbour	Maple Hill-Uigg (et une partie de l'emb. Mount Herbert)	55 283	49 755
6. Souris	Royalty Jct.-Souris	374 140	336 726
7. Souris (embr. Elmira)	Harmony Jct.-Baltic	24 558	22 102
Nouveau-Brunswick			
8. Bartibog	Bartibog - Heath Steele	83 091[2][3]	74 782
9. Caraquet	Gloucester Jct.-Tracadie (y compris l'embr. Shippagan)	394 745	355 271
10. Centreville	Valley-Woodstock	146 131	131 518
11. St. Quentin	Tide Head-I.N.R. Jct.	1 820 032	1 638 029
12. Sussex (embr. Albert)	Salisbury-Synton	12 627[2]	11 364
Québec			
13. Chandler	Ste-Adelaïde-Gaspé	1 277 722	1 149 950
14. Chapais	Franquet-Chapais	520 161[3]	Nul
15. Granby	Waterloo-Granby	51 927	46 734
16. Granby	Granby-Chambly	13 387[3]	Nul
17. Lac-St-Jean	Baie des Ha Ha Jct.-Chicoutimi	65 753[3]	59 178
18. Montfort (embr. Grenville)	Grenmont - St-André	304[3]	274
19. St-Raymond	Jackson's-Rivière-à-Pierre	102 839	92 555
20. Temiscouata[4]	Cabano-Edmundston East	246 418	221 776
21. Valleyfield	Cantic-Barrington	16 319[3]	14 687
22. Valleyfield	Ayrness-Cecile	54 726[3]	49 253

Ontario				
23.	Burford	Brantford-Burford	53 956	48 560
24.	Burford	Burford-Tillsonburg	137 678[2]	123 910
25.	Campbellford	Corbyville-Peterborough	121 283[2]	109 155
26.	Cayuga (embr. Simcoe)	Port Dover-Simcoe	16 112[2]	14 501
27.	Fergus	Guelph-Fergus	132 584	119 326
28.	Forest	Lucan-Parkhill	103 474	93 127
29.	Guelph (embr. Tavistock)	Stratford-Tavistock	43 966[2]	39 569
30.	Kincardine	Listowel-Wingham	166 869	150 182
31.	Newton	Stratford-Palmerston	386 838	348 154
32.	Owen Sound	Palmerston-Owen Sound	1 137 743	1 023 969
33.	Renfrew	Nepean-Renfrew	168 112[3]	Nul
34.	Smiths Falls	Richmond-Smiths Falls	169 575	152 618
35.	Southampton	Harriston Jct.-Douglas Point	551 534	496 381
36.	Taschereau[5]	La Sarre-Cochrane	487 758	438 982
Manitoba				
37.	Inwood	Grosse Isle-Fisher Branch	284 375	255 938
Saskatchewan				
38.	Erwood[6]	Baden-Hudson Bay	335 219	301 697
Alberta				
39.	Langdon (CN et CP)	Rosedale-East Coulee	51 426	46 283
Colombie-Britannique				
40.	Cowichan	Victoria-(p.m. 0,00 - p.m. 1,90)	125 508[3]	Nul
41.	Cowichan (embr. Saanich)	Victoria-(p.m. 0,00 - p.m. 1,37)	71 149	Nul
42.	Cowichan -Tidewater	Deerholme-Youbou Deerholme-Tyup	267 143	240 429
43.	Tidewater	Tyup-Cowichan Bay	89 437[3]	80 493
		Total partiel (CN)	10 823 468	8 932 638
CANADIEN PACIFIQUE LIMITÉE				
Nouveau-Brunswick				
44.	Shore Line	Bayshore-Allan Cot	5 594[3]	5 035
Québec				
45.	Tring (QCR)	Tring Junction-Courcelles	127 285	114 557
46.	Ste-Agathe	St-Jérôme-Ste-Agathe	239 414	215 473
47.	Ste-Agathe	Ste-Agathe-Mont-Laurier	572 100	514 890
Ontario				
48.	Bobcaygeon	Dranoel-Lindsay	174 484[2]	157 036

49. Carleton Place	Nepean-Carleton Place	221 770	199 593
50. Elora	Cataract-Elora	16 825[3]	15 143
51. Goderich	Guelph-Goderich	548 457[3]	493 611
52. H & D Branch	Dundas (p.m. 0,00 - p.m. 2,66)	11 421[3]	10 279
53. Port Burwell	Tillsonburg-Port Burwell	84 081[2]	75 673
54. St-Mary's	Ingersoll North - Zorra	8 338[2]	7 504
55. Teeswater	Fraxa-Teeswater	4 121[3]	3 709
Saskatchewan			
56. Colonsay	Amazon-Colonsay	61 869[2]	55 682
57. Fife Lake	Coronach-Big Beaver	26 863[2]	20 579
Alberta			
58. Langdon (CP et CN)	Rosedale-East Coulee	93 634	88 771
Colombie-Britannique			
59. Kaslo	Rosebery-Nakusp	617 106	555 395
	Total partiel (CP)	2 818 362	2 532 930
	Total (CN et CP) article 256	**13 641 830**	**11 465 568**

(1) Réclamations déposées par le CN, le 23 juin 1988, et par le CP, le 29 juin 1988.

(2) Comme l'abandon de l'embranchement a été autorisé en 1987, les réclamations ne visent qu'une partie de l'année.

(3) Comme il s'agit d'une nouvelle requête en 1988, les réclamations ne visent qu'une partie de l'année.

(4) Se prolonge au Nouveau-Brunswick sur une courte distance.

(5) Se prolonge au Québec sur une courte distance.

(6) Se prolonge au Manitoba sur une courte distance.

VIII- SOMMAIRE DES RÉCLAMATIONS ET DES PAIEMENTS POUR L'ANNÉE 1987 EN VERTU DE L'ARTICLE 258 DE LA *LOI SUR LES CHEMINS DE FER* (EMBRANCHEMENTS PROTÉGÉS)

Subdivision	Entre	Pertes réelles réclamées[1] $	Paiements versés au 31 déc. 1988 $
COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA			
Manitoba			
1. Sherridon	Sherritt Jct.-Lynn Lake	3 236 712	2 913 041
2. Thicket -Herchmer	Thompson Jct.-Gillam	2 600 063	2 340 057
Saskatchewan			
3. Gravelbourg	Gravelbourg Jct.-Claybank	37 475	33 728
4. Northgate	Northgate-Elcott	27 573	24 816
5. Northgate	Elcott-Lampman	134 271	120 844
Alberta			
6. Demay	Roundhill-Ryley	43 515	39 164
7. Sheerness	Batter Jct.-Sheerness	100 796	90 716
	Total partiel (CN)	6 180 405	5 562 366
CANADIEN PACIFIQUE LIMITÉE			
Saskatchewan			
8. Kisbey	Griffin-Weyburn	10 586	9 527
9. Meadow Lake	Tobey-Meadow Lake	1 509 399	1 358 459
Alberta			
10. Altawan	Notukeu-Manyberries	27 145	24 431
11. Willingdon (embr. Chemical)	p.m. 0,0 - p.m. 6,0	22 048	19 843
	Total partiel (CP)	1 569 178	1 412 260
	TOTAL (CN et CP) article 258	**7 749 583**	**6 974 626**

(1) Réclamations déposées par le CN, le 23 juin 1988, et par le CP, le 29 juin 1988.

IX - RÉCLAMATIONS ET PAIEMENTS POUR L'ANNÉE 1987 EN VERTU DE L'ARTICLE 261 DE LA *LOI SUR LES CHEMINS DE FER* (SERVICES DE TRAINS DE VOYAGEURS)

Compagnie	Entre	80 % des pertes réelles réclamées[1]	Paiements versés au 31 déc. 1988 (80 % des pertes réelles certifiées)
1. Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada	Bishop's Falls-Corner Brook	300 510	199 939
	Edmonton-Waterways (Muskeg Special)	563 916	394 741
	Toronto-North Bay ("Northlander")	2 309 866	2 194 372
2. Algoma Central Railway	Sault Ste. Marie-Hearst	2 404 380	2 284 161
3. Compagnie de chemin de fer du littoral nord de Québec et du Labrador (QNS&L)	Sept-Îles-Labrador City/ Schefferville	2 169 404	957 600
	Total	**7 748 076**	**6 030 813** [2]

(1) 80 % des pertes réelles réclamées par le CN, le 27 juin 1988, par l'Algoma Central, le 22 juin 1988, et par la QSN&L, le 20 juin 1988.

(2) Comprend des paiements par anticipation de 5 145 005 $ pour 1987 ainsi que des paiements de 885 808 $ pour 1988.

X - PROGRAMME DE SUBVENTIONS AU TRANSPORT DE MARCHANDISES DANS LA RÉGION ATLANTIQUE PAIEMENTS CERTIFIÉS POUR L'ANNÉE 1988

	Paiements certifiés[1] 1987			Paiements certifiés[1] 1988		
	Chemin de fer	Camion	Bateau	Chemin de fer	Camion	Bateau
Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes						
Trafic en direction ouest	13,1	-	-	13,3	-	-
Trafic intérieur	-	-	-	-	-	-
Lois sur les subventions au transport des marchandises dans la Région Atlantique						
Article 3 (Trafic en direction ouest)	-	20,4	-		23,0	-
Article 6 (Subventions sélectives — Trafic en direction ouest)	4,2	7,0	-	3,8	8,1	-
Article 6 (Subventions sélectives — Trafic intérieur)	7,0	33,90	0,5	7,6	40,1	0,8
Total (Programme)	**24,3**	**61,3**	**0,5**	**24,7**	**71,2**	**0,8**
Total des réclamations acceptées pour vérification	**205**	**13 422**	**43**	**156**	**13 971**	**34**
Nombre de réclamations examinées	**201**	**13 283**	**39**	**150**	**14 262**	**37**

(1) Millions de dollars

XI- ARRÊTÉS ET DÉCISIONS, 1988
ABANDON D'EMBRANCHEMENTS

Subdivision	Entre les points milliaires	Nombre de milles	Date de l'arrêté	Décision
Nouveau-Brunswick				
(CP) St.Andrews	Embr. Champlain-St.Andrews 18,1-27,8	9,7	1988-R-897 88/10/07	Abandon le 6 nov. 1988
Québec				
(CN) Lac-St-Jean	Jonction Baie des Ha Ha-Chicoutimi 205,65-210,96	5,31	1988-R-398 88/04/29	Abandon le 1er mai 1988
(CN) Montfort (Embr. Grenville)	Grenmont-Saint-André Est 0,00-17,70	17,70	1988-R-714 88/08/15	Abandon le 14 sept. 1988
(CN) St-Raymond	Hedley-Jackson's 2,62-36,50	33,88	1988-R-1085 88/11/30	Maintien en exploitation
(CN) Mont-Royal	Val Royal-Cartierville 7,22-8,03	0,81	1988-R-1084 88/11/30	Abandon le 30 déc. 1988
(CN) Granby	Granby-Chambly 9,00-44,00	35,00	1988-R-1116 88/12/01	Maintien en exploitation
(CN) Granby (Embr. West Shefford)	p.m. 0,00-p.m. 14,24	14,24	1988-R-1116 88/12/01	Abandon le 31 déc. 1988
Ontario				
(CP) St.Mary's	St.Mary's (p.m. 23,55-p.m. 25,00) 23,55-25,00	1,45	1988-R-601 88/07/14	Abandon le 13 août 1988
(CN) Southampton	Harriston Jct-Douglas Point 0,00-59,56	59,56	1988-R-632 88/07/22	Abandon le 22 janvier 1989
(CN) Bruce Lake	Carroll Jct-Bruce Lake 0,00-66,16	66,16	1988-R-745 88/08/26	Abandon le 25 sept. 1988
(CP) Goderich	Guelph-Goderich 34,9-112,1	77,2	1988-R-1115 88/12/01	Abandon le 31 déc. 1988
(CP) Carleton Place	Nepean-Carleton Place 9,0-28,1	19,1	1988-R-1248 88/12/29	Abandon le 29 déc. 1989

(CN) Renfrew	Nepean-Renfrew 0,00-43,78	43,78	1988-R-1216 88/12/30	Abandon le 30 déc. 1989[1]
Manitoba				
(CN) Chisel Lake	Optic Lake-Osborne Lake 0,00-71,05	71,05	1988-R-715 88/08/16	Abandon le 15 sept. 1988
Saskatchewan				
(CN) Cudworth	St.Louis (p.m. 84,60-p.m. 86,36) 84,60-86,36	1,76	1988-R-573 88/07/06	Abandon le 6 août 1988
(CP) Colony	Rockglen-Killdeer 0,0-24,6	24,6	1988-R-903 88/10/12	Abandon le 31 août 1989
Alberta				
(CN-CP) Langdon/ Rosedale-Bullpound Section conjointe	Rosedale-East Coulee 85,50-94,30	8,80	1988-R-702 88/08/08	Abandon le 7 sept. 1988
(CP) Willingdon (Embr. Chemical)	P.M. 0,00-P.M. 6,0 0,00-6,00	6,0	1988-R-1117 88/12/01	Abandon le 1er déc. 1989
Colombie-Britannique				
(CP) Boundary	Robson West-Miday (y compris les embr. Carson et Carmi) 30,7-126,6	100,3	1988-R-547 88/06/30	Maintien en exploitation
(CP) Kaslo	Rosebery-Nakusp 3,8-31,2	27,4	1988-R-1114 88/12/01	Abandon le 31 déc. 1988

(1) Ou à la date de commencement des services ferroviaires de remplacements sur la voie BASF, si cette date est antérieure à la première.

XII- ABANDON D'EMBRANCHEMENTS, DEMANDES EN INSTANCE LE 31 DÉCEMBRE 1988

Subdivision	Entre les points milliaires	Nombre de milles	État
Terre-Neuve			
(CN) Stephenville	White Road-Stephenville 0,00-7,00	7,00	Publication de l'avis des pertes réelles le 25 novembre 1988.
Nouvelle-Écosse			
(CN) Chester	Barry's Stillwater Marsh-Liverpool 42,25-109,07	66,82	Demande reçue le 20 juin 1988. L'ONT attend le jugement de la Cour d'appel.
(CP) Kentville	Kentville-Annapolis Royal 4,6-58,4	53,8	Publication de l'avis des pertes réelles le 8 décembre 1988.
(CP) Yarmouth	Annapolis Royal-Yarmouth 0,0-86,0	86,0	Publication de l'avis des pertes réelles le 8 décembre 1988.
Île-du-Prince-Édouard			
(CN) Borden	Charlottetown-Borden 0,00-42,40	42,40	Demande reçue le 13 oct. 1988. Requête de mise en attente du CN le 20 octobre; reprise le 1er décembre.
(CN) Kensington	Emerald Junction-Linkletter 0,00-19,45	19,45	Demande reçue le 13 oct. 1988. Requête de mise en attente du CN le 20 octobre; reprise le 1er décembre.
(CN) Kensington	Linkletter-Tignish 19,45-84,61	65,16	Publication de l'avis de réexamen le 13 déc. 1988.
(CN) Montague	Mount Stewart Junction-Montague 0,00-25,61	25,61	Publication de l'avis de réexamen le 13 déc. 1988.
(CN) Murray Harbour	Maple Hill-Uigg (y compris une partie de l'embr. Mt. Herbert) 0,00-17,77	22,37	Publication de l'avis de réexamen le 13 déc. 1988.
(CN) Souris	Royalty Junction-Souris 0,00-55,02	55,02	Publication de l'avis de réexamen le 13 déc. 1988.
(CN) Souris (Embr. Elmira)	Harmony Junction-Baltic 0,00-5,00	5,00	Publication de l'avis de réexamen le 13 déc. 1988.
Nouveau-Brunswick			
(CP) Aroostook	Aroostook-International Boundary 0,0-4,8	4,8	Avis des pertes réelles publié le 30 déc. 1988.

(CN) Caraquet	East Bathurst-Tracadie (embr. Shippigan) 4,34-72,04	74,97	Avis de réexamen publié le 2 décembre 1988.
(CP) Houlton	Debec-International Boundary 0,00-5,00	5,00	Avis des pertes réelles publié le 30 déc. 1988.
(CN) St.Quentin	Tide Head-I.N.R. Junction 0,00-105,76	105,76	Avis de réexamen publié le 2 décembre 1988.
(CP) Shogomoc	Woodstcok-Newburg 51,5-54,2	2,7	Avis des pertes réelles publié le 30 déc. 1988.
(CP) Shogomoc	Upper Kent-Aroostook 88,5-104,6	16,1	Avis des pertes réelles publié le 30 déc. 1988.
(CP) Tobique	Perth Junction-Plaster Rock 0,0-27,5	27,5	Avis des pertes réelles publié le 30 déc. 1988.
(CN) Tormentine	Sackville-Tormentine 0,00-35,39	35,39	Demande reçue le 13 oct. 1988. Requête de mise en attente du CN; reprise le 1er décembre.
Québec			
(CN) Chandler	Ste-Adélaïde-Gaspé 48,10-104,23	56,13	Maintien en exploitation. Réexamen d'ici au 24 mars 1990.
(CN) Chapais	Franquet-Chapais 72,06-169,40	97,34	Avis des pertes réelles publié le 8 juin 1988. Prolongation par l'ONT de la période d'intervention jusqu'au 15 novembre 1988. Une audience publique aura lieu en février 1989.
(CN) Danville	Chaudière-Richmond (embr. Industrial, Victo Container et Victoriaville) 0,00-87,22	88,62	Rapport en instance d'approbation par l'ONT.
(CN) Granby	Granby-Chambly 9,00-44,00	35,00	Maintien en exploitation. Réexamen le 1er décembre 1990.
(CP) Ste-Agathe	St-Jérôme-Ste-Agathe 13,6-44,4	30,8	Avis de réexamen publié le 2 décembre 1988.
(CP) Ste-Agathe	Ste-Agathe-Mont-Laurier 44,4-138,2	93,8	Avis de réexamen publié le 2 décembre 1988.
(CN) St-Raymond	Hedley-Jackson's 2,62-36,50	33,88	Maintien en exploitation. Réexamen d'ici au 30 novembre 1991.
(CN) St-Raymond	Jackson's-Rivière-à-Pierre 36,50-55,57	19.07	Maintien en exploitation. Réexamen d'ici au 25 juillet 1989.
(CN) Sorel	Sorel-St-Grégoire (embr. Des Ormeaux et Bécancour) 45,50-84,20	39,30	Audience publique tenue le 16 juin 1988. Rapport en instance d'approbation par l'ONT.

(CP) Temiscaming	Temiscamingue-Gendreau 40,5-47,9	7,4	Demande reçue le 8 juillet 1988. Avis des pertes réelles publié le 15 décembre 1988.
(CN) Temiscouata	Cabano-Edmunston East 44,00-77,00	33,00	Avis de réexamen publié le 2 décembre 1988.
Ontario			
(CN) Burford	Brantford-Burford 3,35-11,00	7,65	Maintien en exploitation. Réexamen d'ici le 25 novembre 1990.
(CP) Carleton Place	Nepean-Carleton Place 9,0-28,1	19,1	Abandon le 29 décembre 1989.
(CN) Forest	Lucan-Parkhill 15,50-30,50	15,00	Maintien en exploitation. Réexamen d'ici au 25 février 1989.
(CN) Kincardine	Listowel (p.m. 0,0-p.m. 1,41) 0,0-1,4	1,41	Maintien en exploitation. Réexamen d'ici au 26 mars 1990.
(CN) Kincardine	Listowel-Wingham 1,41-30,34	28,93	Audience publique tenue le 26 juillet 1988. Rapport en instance d'approbation par l'ONT.
(CN) Newton	Stratford-Palmerston 1,17-36,62	35,45	Maintien en exploitation. Réexamen d'ici au 26 mars 1990.
(CN) Owen Sound	Palmerston-Owen Sound 0,00-71,43	71,43	Maintien en exploitation. Réexamen d'ici au 26 mars 1990.
(CN) Renfrew	Nepean-Renfrew 0,00-43,78	43,78	Abandon le 30 décembre 1989 ou à la date de commencement des services ferroviaires de remplacement sur la voie BASF, si celle-ci est antérieure à la première.
(CP) Simcoe/ Waterford	Waterford à Simcoe Juction 35,3-43,1	7,8	Demande reçue le 31 août 1988.
	Brantford à L.E. & N. Junction (embr. Waterford) 63,7-78,9	16,3	
(CP) Simcoe/ Waterloo	Galt-Brantford 0,00-19,4	19,4	Demande reçue le 16 décembre 1988.
	Galt (0,0-0,8)	0,8	
(CN) Smiths Falls	Richmond-Smiths Falls 13,00-34,05	21,05	Maintien en exploitation. Réexamen d'ici au 10 octobre 1989.
(CN) Southampton	Harriston Junction-Douglas Point 0,00-59,56	59,56	Abandon le 22 janvier 1989.
(CSXT) Subdivision #1	Oldcastle-Leamington 8,0-37,0	29,0	L'ONT considère la règle des 4 % concernant les lignes ferroviaires sur courtes distances.
	Leamington-Blenheim 39,0-73,5	34,5	
	Blenheim-voie industrielle Black's 75,3-95,5	20,2	
	Rodney-West Lorne 98,1-102,8	4,7	

(CN) Taschereau	La Sarre-Cochrane 99,00-181,42	82,42	Maintien en exploitation. Réexamen d'ici au 29 juin 1990.
(CN) Uxbridge (embr. Campbelleford)	Peterborough-Lindsay (embr. Lakefield et Ashburnham) 63,25-85,18	32,16	Demande reçue le 13 juin 1988. Enquête selon le paragraphe 157 (4) en cours.
(CP) Waterford	Hamilton-Brantford 41,0-61,0	20,0	Demande reçue le 31 août 1988.
Manitoba			
(CN) Inwood	Grosse Isle-Fisher Branch 0,50-72,00	71,50	Ordonnance d'abandon WDR-1987-333 révoquée par C.P. 1988-457. Révision après le 31 déc. 1988.
(CN) Neepawa	Neepawa-Rossburn Junction 33,6-37,79	4,19	L'abandon dépend de la construction d'un raccordement. Financement non fourni à ce jour.
(CN) Rossburn	Rossburn Junction-Bethany 0,00-11,90	11,90	L'abandon dépend de la construction d'un raccordement. Financement non fourni à ce jour.
Saskatchewan			
(CN) Acadia Valley	Eyre Junction-Acadia Valley 0,00-23,67	23,67	Abandon le 1er juillet 1989.
(CN) Avonlea	Parry-Avonlea 29,81-51,45	21,64	Maintien en exploitation. Réexamen d'ici au 28 novembre 1989.
(CN) Central Butte	Moose Jaw Junction-Mawer 39,37-85,00	45,63	Maintien en exploitation. Réexamen d'ici au 27 août 1990.
(CN) Chelan	Reserve-Weekes 0,00-12,87	12,87	Avis de réexamen publié le 15 décembre 1988.
(CP) Colony	Rockglen-Killdeer 0,0-24,6	24,6	Abandon le 31 août 1989.
(CN) Corning	Peebles-Corning 0,00-15,00	15,00	Maintien en exploitation. Réexamen d'ici au 22 septembre 1989.
(CN) Erwood	Baden-Hudson Bay 50,85-100,00	49,15	Maintien en exploitation. Réexamen d'ici au 31 décembre 1988.
(CP) Kisbey	Griffin-Weyburn 43,6-60,9	17,3	Maintien en exploitation. Réexamen d'ici au 29 décembre 1990.
(CP) Neudorf	Rocanville-Esterhazy 53,5-82,0	28,5	Maintien en exploitation. Réexamen d'ici au 31 décembre 1988.
(CN) Porter	Oban Junction-Cando 0,00-18,00	18,00	Maintien en exploitation. Réexamen d'ici au 31 décembre 1989.

(CN) Preeceville	Preeceville-Kelvington 72,73-113,58	40,85	Maintien en exploitation. Réexamen d'ici au 13 juillet 1990.
Alberta			
(CP) Altawan	Notukeu-Manyberries 65,7-122,1	56,4	Maintien en exploitation. Réexamen d'ici au 29 décembre 1990.
(CN) Coronado	Elk Point-Lindbergh 140,20-151,78	11,58	Avis des pertes réelles publié le 25 novembre 1988.
(CP) Willingdon (embr. Chemical)	p.m. 0,0-p.m. 6,0	6,0	Abandon le 1er décembre 1989.
Colombie-Britannique			
(CP) Boundary	Robson West-Midway (embr. Carson et Carmi) 30,7-126,6	100,3	Maintien en exploitation. Réexamen d'ici au 30 juin 1990.
(CN) Cowichan	Victoria 0,00-1,90	1,90	Maintien en exploitation. Réexamen d'ici au 31 décembre 1990.
(CN) Cowichan (embr. Saanich)	Victoria 0,00-1,37	1,37	Maintien en exploitation. Réexamen d'ici au 31 décembre 1990.

XIII- EMBRANCHEMENT SERVANT AU TRANSPORT DES CÉRÉALES POUR LA CAMPAGNE AGRICOLE 1988-1989

Subdivision	Entre		Millages
COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA			
Alliance	Alliance Jct. (p.m. 0,0)	Alliance (p.m. 59,2)	59,2
Amiens	Spiritwood (p.m. 49,1)	England (p.m. 75,0)	25,9
Arborfield	Crane (p.m. 0,0)	Arborfield (p.m. 19,4)	19,4
Athabasca	Morin Jct. (p.m. 20,2)	Athabasca (p.m. 93,1)	72,9
Avonlea	Avonlea (p.m. 51,5)	Moose Jaw Jct. (p.m. 88,3)	36,8
Barrhead	Carley Jct. (p.m. 0,0)	Barrhead (p.m. 26,1)	26,1
Battleford	Battleford (p.m. 0,0)	Battleford Jct. (p.m. 7,8)	7,8
Bengough	Bengough Jct. (p.m. 0,0)	Willowbunch (p.m. 71,5)	71,5
Big River	Big River Jct. (p.m. 0,0)	Big River (p.m. 56,5)	56,5
Blaine Lake	Prince Albert Jct. (p.m. 0,0)	Denholm (p.m. 116,5)	116,5
Bodo	Unity (p.m. 0,0)	Cactus Lake (p.m. 40,3)	40,3
Bolney	Spruce Lake Jct. (p.m. 0,0)	Paradise Hill (p.m. 15,7)	15,7
Bonnyville	Abilene Jct. (p.m. 0,0)	Grand Centre (p.m. 61,1)	61,1
Brooksby	Naisberry Jct. (p.m. 0,0)	Carrot River (p.m. 51,1)	51,1
Carlton	Dalmeny (p.m. 0,0)	Laird (p.m. 28,2)	28,2
Carman	Carman Jct. (p.m. 0,0)	Graysville (p.m. 50,9)	50,9
Central Butte	Kalium (p.m. 25,0)	Riverhurst (p.m. 110,5)	85,5
Chelan	Reserve (p.m. 0,0)	Crooked River (p.m. 60,1)	60,1
Conquest	Conrose Jct. (p.m. 0,0)	Beechy (p.m. 94,3)	94,3
Corning	Peebles (p.m. 0,0)	Corning (p.m. 15,0)	15,0
Coronado	Kerensky (p.m. 35,0)	Elk Point (p.m. 139,6)	104,6
Cowan	North Jct. (p.m. 0,0)	Swan River (p.m. 98,5)	98,5
Cromer	Maryfield (p.m. 75,8)	Kipling (p.m. 128,6)	52,8
Cudworth	Meacham (p.m. 23,6)	St. Louis (p.m. 86,4)	62,8
Elrose	Conquest Jct. (p.m. 0,0)	Glidden (p.m. 104,8)	104,8
Erwood	Swan River (p.m. 0,0)	Birch River (p.m. 23,0)	23,0
Glenavon	Kipling (p.m. 0,0)	McCallum (p.m. 87,5)	87,5
Grande Prairie	Rycroft (p.m. 0,0)	Dawson Creek (p.m. 138,0)	138,0
Hartney	Belmont (p.m. 0,0)	Elgin (p.m. 42,4)	42,4
Herchmer	Gillam (p.m. 330,3)	Churchill (p.m. 509,9)	179,6
Imperial*	Watrous (p.m. 0,0)	Dilke (p.m. 60,2)	60,2
Lac La Biche	Banko Jct. (p.m. 0,0)	Bon Accord (p.m. 9,5)	9,5
Lewvan	Minard Jct. (p.m. 0,0)	Whitmore (p.m. 115,9)	115,9
Mantario	Mantario Jct. (p.m. 0,0)	Glidden (p.m. 43,8)	43,8
Matador*	Matador Jct. (p.m. 0,0)	Kyle (p.m. 29,7)	29,7
Miami	Morris (p.m. 0,0)	Belmont (p.m. 102,2)	102,2
Neepawa	Neepawa (p.m. 0,0)	Rossburn Jct. (p.m. 5,3)	5,3
Northgate	Elcott (p.m. 3,7)	Lampman (p.m. 39,4)	35,7
Oakpoint	Steep Rock Jct. (p.m. 129,7)	St. Martin (p.m. 152,5)	22,8
Paddockwood	Whitestar (p.m. 1,7)	Paddockwood (p.m. 23,9)	22,2
Peace River	Roma Jct. (p.m. 60,6)	Hines Creek (p.m. 113,4)	52,8
Porter	Oban Jct. (p.m. 0,0)	Cando (p.m. 18,0)	18,0
Preeceville	Thunderhill Jct. (p.m. 0,0)	Sturgis Jct. (p.m. 65,3)	65,3
Preeceville	Lilian (p.m. 67,4)	Kelvington (p.m. 114,2)	46,8
Rhein	Campbell (p.m. 0,0)	MacNutt (p.m. 45,2)	45,2
Robinhood	Speers Jct. (p.m. 0,0)	Glaslyn (p.m. 69,6)	69,6
Rossburn	Rossburn Jct. (p.m. 0,0)	Russell (p.m. 104,3)	104,3

Smoky	Winagami (p.m. 263,5)	Spirit River (p.m. 357,2)	93,7
St. Brieux	St. Brieux Jct. (p.m. 0,0)	Humbolt Jct. (p.m. 54,1)	54,1
Ste Rose	Ochre River (p.m. 0,0)	Ste Rose du Lac (p.m. 11,7)	11,7
Tisdale	Hudson Bay (p.m. 0,0)	Prince Albert (p.m. 161,2)	161,2
Turtleford	North Battleford (p.m. 0,0)	St. Walburg (p.m. 77,7)	77,7
Weyburn	Talmage (p.m. 0,0)	Bengough Jct. (p.m. 39,7)	39,7
White Bear	Eston Jct. (p.m. 0,0)	Lacadena (p.m. 24,5)	24,5
Winnipegosis	Sifton Jct. (p.m. 0,0)	Fork River (p.m. 10,9)	10,9
Total			**3 211,6**

*Appartient au CP, exploité par le CN

CANADIEN PACIFIQUE LIMITÉE

Altawan	Shaunavon (p.m. 0,0)	Notukeu (p.m. 65,7)	65,73
Amulet	Ormiston (p.m. 30,9)	Crane Valley (p.m. 38,6)	7,7
Arborg	Rugby (p.m. 5,4)	Arborg (p.m. 75,1)	69,7
Arcola	Schwitzer (p.m. 0,0)	Arcola (p.m. 96,7)	96,7
Assiniboia	Amulet (p.m. 46,0)	Assiniboia (p.m. 111,1)	65,1
Bassano	Empress (p.m. 0,0)	Bassano (p.m. 118,4)	118,4
Bromhead	Estevan (p.m. 0,0)	Minton (p.m. 79,1) (y compris l'embr. Tribune p.m. 7,0)	86,1
Bulyea	Neudorf (p.m. 0,0)	Bulyea (p.m. 86,4)	86,4
Burstall	embr. Schuler.		6,8
Cardston	Stirling (p.m. 0,0)	Cardston (p.m. 46,8)	46,8
Coronation	Kerrobert (p.m. 1,5)	Coronation (p.m. 116,5)	115,0
Dodsland*	Dodsland Jct. (p.m. 0,0)	Fin de la voie (p.m. 28,4)	28,4
Dunelm	Player (p.m. 0,0)	Simmie (p.m. 25,2)	25,2
Empress	Leader (p.m. 88,2)	Empress (p.m. 111,8)	23,6
Expanse	Curle (p.m. 0,0)	Assiniboia (p.m. 64,6)	64,6
Fife Lake	Assiniboia (p.m. 0,0)	Coronach (p.m. 60,5)	60,5
Glenboro	Murray Park (p.m. 6,0)	Souris (p.m. 146,0) (y compris l'embr. Carman p.m. 15,0)	155,0
Gravelbourg*	Mossbank Jct. (p.m. 0,0)	Tyson (p.m. 57,3)	57,3
Gretna/ La Rivière	Fortress (p.m. 11,5) - Rosenfeld - Gretna (p.m. 14,1)		56,8
Hatton	Hatton (p.m. 0,0)	Golden Prairie (p.m. 17,8)	17,8
Irricana	Bassano (p.m. 0,0)	Standard (p.m. 36,5)	36,5
Kerrobert	Outlook (p.m. 0,0)	Kerrobert (p.m. 102,5)	102,5
Kisbey	Arcola (p.m. 0,0)	Griffin (p.m. 43,6)	43,6
Lac du Bonnet	Beausejour (p.m. 33,2)	Molson (p.m. 43,6)	10,4
Lacombe	Coronation (p.m. 0,0)	Nevis (p.m. 70,8)	70,8
Langdon	Cosway (p.m. 42,1)	Carbon (p.m. 58,3)	16,2
La Rivière	Rosenfeld (p.m. 54,2)	La Rivière (p.m. 111,0)	56,8
Lloydminster	Wilkie (p.m. 0,0)	Lloydminster (p.m. 104,3)	104,3
Lomond	Eltham (p.m. 0,0)	Hays (p.m. 112,3)	112,3
Lyleton	Deloraine (M, 0,0)	Waskada (p.m. 17,6)	17,6
Macklin	Kerrobert (p.m. 0,0)	Macklin (p.m. 46,4)	46,4
Macleod	Aldersyde (p.m. 31,5)	Ft, Macleod (p.m. 105,3)	73,8
Melfort	Lanigan (p.m. 0,0)	Lac Vert (p.m. 56,2)	56,2
Napinka	La Rivière (p.m. 0,0)	Napinka (p.m. 108,5)	108,5
Neudorf	Sylspur (p.m. 50,7)	Neudorf (p.m. 126,2)	75,5

Notukeu	Notukeu (p.m. 0,0)	Val Marie (p.m. 96,9)	96,9
Outlook	Moose Jaw (p.m. 2,3)	Outlook (p.m. 120,3)	118,0
Pennant	Wickett (p.m. 0,0)	Hazlet (p.m. 19,4)	19,4
Reford	Kerrobert (p.m. 0,0)	Wilkie (p.m. 42,8)	42,8
Russell	Binscarth (p.m. 0,0)	Inglis (p.m. 23,9)	23,9
Shamrock	Archive (p.m. 0,0)	Hak (p.m. 103,4)	103,4
Shaunavon	Assiniboia (p.m. 0,0)	Shaunavon (p.m. 118,2)	118,2
Stirling	Manyberries (p.m. 0,0)	Stirling (p.m. 84,5)	84,5
Tisdale	Goudie (p.m. 0,0)	Nipawin (p.m. 131,7)	131,7
Turin	Lethbridge (p.m. 0,0)	Turin (p.m. 27,0)	27,0
Tyvan	Stoughton (p.m. 0,0)	Crecy (p.m. 87,2)	87,2
Vanguard	Swift Current (p.m. 2,0)	Meyronne (p.m. 76,3)	74,3
White Fox	Nipawin (p.m. 0,0)	Sharpe (p.m. 73,4)	73,4
Willingdon	Lloydminster (p.m. 0,0)	Bruderheim (p.m. 144,1)	144,1
Winnipeg Beach	Gimli (p.m. 58,0)	Riverton (p.m. 82,6)	24,6
Wood Mountain	Ogle (p.m. 0,0)	Mankota (p.m. 64,9)	64,9
Total			**3 419,3**

*Appartient au CN, exploité par le CP.

ANNEXE E

**SECRÉTARIAT ET
SERVICES JURIDIQUES**

I Cas de révisions - Décisions prises en 1988 . . . 95

II Causes devant la Cour fédérale et la
Cour suprême du Canada 99

ANNEXE E

I - CAS DE RÉVISION - DÉCISIONS PRISES EN 1988

AIR

	Demandeur	Objet	Décision
1.	Québecair	Décision du 24 septembre 1987 dans laquelle le Comité des transports aériens (CTA) annule une ordonnance enjoignant à Trans-Côte de justifier qu'il n'y a pas lieu d'annuler ses licences pour motif d'exploitation illicite.	Demande rejetée. Le CTA n'a commis aucune erreur de droit.
2.	Trans-Côte Inc.	Décision du 6 novembre 1987 dans laquelle le CTA modifie la date de l'audience publique sur l'exploitation illicite présumée (plainte de Québecair).	Concours de circonstances (voir le point n° 1). Trans-Côte est disculpée et l'audience n'a pas lieu.
3.	Nationair	Décision du 16 novembre 1987 dans laquelle le CTA accorde à Minerve Canada l'autorisation temporaire d'exploiter un service international de vol affrétés de la classe 9-4 à partir d'une base située à Montréal.	Demande rejetée parce qu'elle ne remplit pas les critères de révision spécifiés au paragraphe 85(1) des Règles générales de la CCT.
4.	Minerve Canada	Décisions des 18 et 23 décembre 1987 dans lesquelles le CTA interdit à Minerve Canada de participer au marché de vols affrétés Canada-France durant l'été 1988.	Demande agréée pour motif d'erreur de droit. À la suite de la nouvelle répartition des places, Minerve Canada obtient une part du marché.
5.	Air Transat	Décision du CTA datée du 31 décembre 1987 relative à la répartition des places sur le marché Canada-France pour l'été 1988.	Demandes rejetées parce qu'elles ne remplissent pas les critères de révision.
6.	Wardair		
7.	Air Canada		
8.	Nationair	Décision du CTA datée du 31 décembre 1987 relative à la répartition des places sur le marché Canada-France pour l'été 1988.	Demande agréée pour motif d'erreur de fait. À la suite de la nouvelle répartition des places, la part d'Air Transat est réduite.
9.	Minerve Canada	Autorisation de demander la révision de la décision du CTA datée du 31 décembre 1987 relative à la répartition des places sur le marché Canada-France pour l'été 1988.	Demande retirée à la suite de la décision visée au point n° 4.

10.	Kenn Borek Air	Ordonnance nº 1987-A-658 du 17 mars 1988 dans la laquelle la CCT interdit à Borek d'exploiter les services par aéronefs du groupe C, prévus par quatre de ses licences, pendant 10 jours, à compter du 30 mai 1988.	Demande rejetée faute de preuve d'une erreur dans la décision initiale.
11.	Rog-Air Ltd. (Frontier Air)	Décision nº 222-A-1988 du 5 août 1988 dans laquelle l'ONT refuse d'autoriser l'exploitation de services de la classe 2 à divers points situés dans le nord de l'Ontario et du Québec.	Reportée en 1989.
12.	Air Transat	Décision du 29 septembre 1988 dans laquelle l'ONT répartit les places sur le marché des vols affrétés Canada-France pour l'hiver 1988-1989 entre Nationair, Air Transat et Minerve Canada.	Demande rejetée faute de preuve de faits nouveaux ou d'une évolution des circonstances.
13.	Minerve Canada	Décision du 29 septembre 1988 dans laquelle l'ONT répartit les places sur le marché des vols affrétés Canada-France pour l'hiver 1988-1989 entre Nationair, Air Transat et Minerve Canada.	Demande rejetée faute de preuve de faits nouveaux ou d'une évolution des circonstances.
14.	Air 2000 Airlines	Décision du 3 novembre 1988 dans laquelle l'ONT conclut qu'Air 2000 n'est pas une compagnie canadienne au sens de l'article 67 de la LNT.	Cas réglé à la suite de la délivrance d'une licence à Air 2000.
RAIL			
15.	Canadien National - Subdivision Taschereau	Ordonnance nº R-40819 du 29 juin 1987 dans laquelle le Comité des transports par chemin de fer (CTCF) n'agrée pas la demande du CN relative à l'abandon du tronçon compris entre La Sarre, au Québec, et Cochrane, en Ontario.	Demande rejetée faute de preuve de faits nouveaux ou d'une évolution des circonstances.
16.	CSP Foods	Décision du 16 septembre 1987 dans laquelle le CTCF confirme la restriction imposée par le CN et le CP pour le transport des produits du canola vers les É.-U.	Demande retirée le 21 juin 1988 étant donné l'incapacité du demandeur de fournir l'information requise par l'ONT.
17.	M-TRAC	Décision et ordonnance nº R-41300 du CTCF datées du 14 décembre 1987 relatives aux trains sans fourgon de queue.	Demande rejetée parce qu'elle ne remplit pas les critères de révision.
18.	Canadien National - Subdivision Burford	Point 3 de l'ordonnance nº R-41264 du CTCF datée du 25 novembre 1987, qui somme le CN de poursuivre l'exploitation de services restreints.	Reportée en 1989.
19.	Palliser Grain Co. Ltd.	Ordonnance nº WDR1987-321 du 30 novembre 1987 autorisant l'abandon d'un tronçon de la subdivision Colony du CP.	Demande rejetée faute de preuve de faits nouveaux et d'erreur de fait.

20.	Canadien National - Subdivision Mont-Royal	Ordonnance nº R-41370 du 17 décembre 1987 dans laquelle le CTCF ordonne au CN de payer les frais de reconstruction et d'entretien d'un pont.	Demande rejetée faute de preuve de faits nouveaux ou d'une évolution des circonstances.
21.	Hydro Ontario	Ordonnance nº R-41377 du 21 décembre 1977 dans laquelle le CTCF autorise le CN à abandonner l'exploitation de son embranchement TH & B Dundas.	Demande rejetée parce qu'elle ne remplit pas les critères de révision.
22.	Voyageur Inc.	Décision du 30 décembre 1987 dans laquelle le CTCF rejette les demandes déposées par Voyageur aux termes de la Loi sur les chemins de fer, relativement aux prix exigés par VIA entre Montréal et Gaspé.	Demande rejetée faute de preuve d'erreur dans la décision initiale.
23.	Canadien National	Ordonnance nº R-41429 et décision du 31 décembre 1987 dans lesquelles le CTCF rejette la demande du CN visant une nouvelle répartition des frais applicables au service de traversiers de l'île de Vancouver.	Demande rejetée faute de motifs justifiant la modification de la méthode de répartition des frais.
24.	Ville de Fergus (Ontario)	Ordonnance nº R-41379 du 21 décembre 1987 dans laquelle le CTCF autorise le CP à abandonner l'exploitation de sa subdivision Elora.	Demande rejetée faute de preuve de motifs de révision.
25.	Gary M. Gurbin, député	Arrêté nº 1988-R-632 du 22 juillet 1988 dans lequel l'ONT autorise le CN à abandonner l'exploitation d'un tronçon de la subdivision Southampton.	Reportée en 1989.
26.	Canadien National - Subdivision Chester	Décision nº 193-R-1988 de l'ONT datée du 1er août 1988 et clarifiée par lettre datée du 19 août 1988, relativement à la production de documents concernant la demande du CN visant l'abandon d'un tronçon de la subdivision Chester.	Demande rejetée faute de preuve de faits nouveaux ou d'une évolution des circonstances.
27.	Ontario Midwestern Rail Services, Project ReRail	Arrêté nº 1988-R-1115 du 1er décembre 1988 dans lequel l'ONT autorise le CP à abandonner l'exploitation de la subdivision Goderich entre Guelph et Goderich	À l'étape des plaidoiries. Reportée en 1989.
28.	Office du transport du grain.	Ordonnance nº WDR1987-318 du 23 novembre 1987 dans laquelle la CCT autorise le CN à abandonner l'exploitation de la subdivision Acadia Valley entre Eyre Junction, en Saskatchewan, et Acadia Valley, en Alberta, dès le 31 décembre 1988.	Demande agréée sur présentation de faits nouveaux; la date d'abandon est repoussée au 1er juillet 1989.

AUTRES

29.	Express C.T.M.A. Ltée	Lettre du 23 juin 1988 dans laquelle l'ONT déclare considérer que les expéditions mer-route (fishyback) entre les Iles-de-la-Madeleine et les ports de Québec quittent le « territoire chosi » au point d'entrée dans le fleuve Saint-Laurent.	Demande rejetée faute de preuve d'erreur de la part de l'ONT.
30.	Trans-Continental Freight Bureau	Lettre du 15 septembre 1988 dans laquelle l'ONT rejette la demande du Bureau relative à la permission spéciale no 89 visant à obtenir l'autorisation de déroger au paragraphe 177(1) de la Loi nationale de 1987 sur les transports.	À l'étape des plaidoiries. Reportée en 1989.

II - Causes devant la Cour fédérale et la Cour suprême du Canada

APPELS RETIRÉS EN 1987

CN c. la CCT et la Continental Grain Co. (Canada) Ltd.

Cour d'appel fédérale
Dossiers : 84-A-311
A-806-84

La Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN), dont la demande d'autorisation d'interjeter appel était appuyée par CP, soutenait les points suivants :

1. Le Comité des transports par chemin de fer (CTCF) a commis une erreur en décidant que l'application des règles du Canadian Car Demurrage Bureau au tarif CFAW 4310 CTC (F) 1032 violait les dispositions de la partie II de la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest* (LTGO).

2. Le CTCF a commis une erreur en acceptant la demande initiale de l'intimée, en l'occurrence la Continental Grain Co. (Canada) Ltd., aux termes de l'article 52 de la LTGO, et il a violé une règle de justice naturelle en n'accordant pas au demandeur un délai suffisant pour répliquer, dans les deux cas, contrairement aux dispositions des Règles générales de la CCT.

3. Le CTCF a commis une erreur en tranchant la demande de l'intimée aux termes de l'article 52 de la LTGO. De nombreuses questions qui y étaient soulevées avaient en effet été soumises à la considération de la Cour d'appel, à la demande de l'intimée, lors d'une affaire précédente pour laquelle la Cour avait déjà autorisé l'appel.

Le 3 novembre 1987, le CN s'est désisté de l'appel.

Atlantic Container Express Inc. c. la CCT

Cour d'appel fédérale
Dossier : 87-A-384

Dans un avis de requête daté du 25 septembre 1987, Atlantic Container Express Inc. (ACE) demandait l'autorisation d'interjeter appel de la décision n° 1987-02 du 28 août 1987 dans laquelle le Comité de révision de la CCT abroge l'ordonnance n° R-39045 du CTCF datée du 14 février 1986. Le Comité ordonne au CN d'entreprendre une revue immédiate de tous ses taux applicables au transport en provenance, à destination et à l'intérieur de Terre-Neuve afin de s'assurer que chacun d'eux respecte les critères énoncés dans la décision n° 1987-02. Dans les cas où ils ne correspondent pas aux taux similaires dans les provinces Maritimes, compte tenu des rajustements de distance, le CN doit déposer de nouveaux taux, conformément à ladite décision, dans les 90 jours suivant la date de celle-ci.

Le 14 décembre 1987, Atlantic Container Express Inc. s'est désistée de l'appel.

APPELS RETIRÉS EN 1988

Algoma Central Railway c. la CCT

Cour d'appel fédérale
Dossiers : 87-A-371
A-1071-87

Le 23 octobre 1987, Algoma Central Railway a obtenu l'autorisation d'interjeter appel de la décision du 7 août 1987 dans laquelle le Comité des transports par chemin de fer (CTCF) ordonne la divulgation à certaines personnes d'états financiers confidentiels fournis à la CCT par la requérante.

Algoma Central Railway fondait sa demande sur les motifs suivants :

- La CCT a commis une erreur lorsqu'elle a décidé qu'il n'existe aucun obstacle juridique à la divulgation aux personnes en cause des renseignements confidentiels de nature financière fournis par la requérante;

- La CCT a commis une erreur en traitant les requêtes présentées par la requérante comme si elles créaient un litige ou un quasi-litige entre parties adverses;

- La CCT a commis une erreur en ne protégeant pas le caractère confidentiel de l'information fournie par la requérante.

Le 18 janvier 1988, Algoma Central Railway s'est désistée de l'appel.

Les Travailleurs unis des transports c. le CN, le CP et la CCT

Cour d'appel fédérale
Dossier : A-1313-87

Les Travailleurs unis des transports, dans un avis introductif d'instance conforme à l'article 28 de la *Loi sur la Cour fédérale*, ont déposé en Cour fédérale, le 17 décembre 1987, une demande de révision et d'annulation d'une décision et ordonnance du CTCF datée du 14 décembre 1987 et intitulée *Décision concernant l'exploitation des trains sans fourgon de queue par la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada et Canadien Pacifique Limitée*.

Les Travailleurs unis des transports fondaient leur demande sur les éléments suivants :

- Le Tribunal n'a pas observé les principes de justice naturelle ou a, par ailleurs, outrepassé sa compétence;
- Le Tribunal a commis une erreur de droit en prenant la décision et l'ordonnance;
- Le Tribunal a fondé la décision et l'ordonnance sur des conclusions de fait erronées auxquelles il est arrivé de façon arbitraire et contraire à la preuve, sans égard aux documents qui lui avaient été présentés.

Le 12 mai 1988, Les Travailleurs unis des transports se sont désistés de l'appel.

CP c. la CCT

Cour d'appel fédérale
Dossiers : 87-A-306
A-498-87

Canadien Pacifique Limitée (CP) et la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN) possèdent et exploitent conjointement un tronçon de voie connu sous le nom de la subdivision Langdon du CP, laquelle s'étend depuis Rosedale jusqu'à East Coulee, dans la province de l'Alberta. En octobre 1986, un ingénieur-inspecteur de la CCT a reçu l'ordre de procéder à une inspection de cette ligne commune et d'en faire rapport. En vertu de l'article 224 de la *Loi sur les chemins de fer*, l'ingénieur-inspecteur peut, par avis écrit, interdire la circulation des trains sur un chemin de fer ou sur une partie de chemin de fer par souci de sécurité. Un avis semblable a été donné le 17 octobre 1986.

Le 27 octobre suivant, le CTCF a demandé au CN et au CP de présenter un mémoire afin de savoir si le droit de demander une subvention en vertu de l'article 252 de la *Loi sur les chemins de fer* persiste lorsque la circulation des trains est interdite en vertu d'une ordonnance prise par un ingénieur-inspecteur sous forme d'un avis donné conformément à l'article 224 de la *Loi sur les chemins de fer*.

CP a dit conserver son droit à une subvention en vertu de l'article 256 de la *Loi sur les chemins de fer*. Selon elle, le paragraphe 256(2), qui se lit comme suit : « Lorsqu'une ligne de chemin de fer non rentable, ou tout tronçon de celle-ci, sont exploités au cours d'une période de réclamation, la compagnie exploitante peut déposer une demande de dédommagement », indique clairement qu'une demande peut être présentée lorsqu'une ligne de chemin de fer non rentable est exploitée. De l'avis de CP, bien que l'ordonnance de l'ingénieur-inspecteur interdise explicitement à la compagnie de chemin de fer « la circulation de tout train », l'exploitation d'une ligne de chemin de fer comporte plus que la simple circulation des trains. De plus, CP déclarait ce qui suit :

> « En outre, cette position s'appuie sur la façon dont la Commission établit les pertes réelles selon l'article 256. Ces pertes se rapportent aux frais afférents à de nombreux aspects de l'exploitation d'une ligne de chemin de fer, dont le train et la voie ne sont qu'un élément. Parmi les autres éléments de coût, on retrouve : entretien et dépréciation, frais de carburant et de salaires hors-voie, administration générale, taxes et assurances. »

Lorsque le CTCF a pris une décision dans cette affaire, il a arrêté que le droit de présenter une demande, visé au paragraphe 256(2) de la *Loi sur les chemins de fer*, se limite à la période au cours de laquelle la voie est exploitée « au cours d'une période de réclamation ». Dans sa décision, le CTCF déclare : « La compagnie ferroviaire n'aurait droit aux subventions que lorsqu'elle a le droit et l'obligation acquis d'exploiter la voie d'embranchement ». Par conséquent, le CTCF a conclu ce qui suit :

> « Toutefois, lorsque les compagnies ferroviaires sont obligées d'exploiter un bien non rentable, mais ont été privées du droit d'exploiter ce bien à cause d'une mesure prise par une autorité supérieure tel un ingénieur-inspecteur, comme dans le cas

présent, elles n'ont plus droit aux subventions ».

Dans sa décision, le CTCF reconduisait l'ordonnance de l'ingénieur-inspecteur interdisant la circulation de trains sur la subdivision Langdon entre Rosedale et East Coulee.

CP a demandé l'autorisation d'interjeter appel de cette ordonnance, portant le n° WDR 1987-005, ainsi que de la décision n° WDR 1987-01, toutes deux datées du 16 janvier 1987, parce que le CTCF avait présumément commis une erreur de droit et de compétence en concluant que le tronçon commun avait cessé d'être exploité au cours de la période de réclamation visée, soit à compter du 24 octobre 1986.

Simultanément, CP a demandé au Comité de révision de la CCT de réviser l'ordonnance n° WDR 1987-005 et la décision n° WDR 1987-01. En mai 1987, CP a obtenu l'autorisation d'interjeter appel.

Le 12 août 1987, le Comité de révision de la CCT a déclaré révisable la décision n° WDR 1987-01 à cause d'une erreur de droit; par conséquent, les répercussions pratiques de cet appel étaient nulles. Toutefois, CP a demandé l'autorisation d'interjeter appel de la décision du Comité de révision et, plutôt que de retirer cet appel, a préféré le laisser devant la Cour et l'ajouter à la demande d'appel de la décision du Comité de révision.

Le 16 septembre 1988, le CP s'est désisté de l'appel.

CP c. la CCT

Cour d'appel fédérale
Dossier : 87-A-378
A-492-88

Le 14 septembre 1987, CP a déposé un avis de demande d'autorisation d'interjeter appel de la décision n° 1987-01 rendue par le Comité de révision de la CCT le 12 août 1987 relativement à la demande de paiement du CP pour l'exploitation de la subdivision Langdon.

La demande de CP se fondait sur les questions de droit et de compétence suivantes :

- L'intimée a commis une erreur lorsqu'elle a conclu que le Comité des transports par chemin de fer aurait dû rejeter la demande d'abandon de la subdivision Langdon;
- L'intimée a commis une erreur en ne concluant pas que la requérante pouvait demander le paiement d'une subvention et déposer une demande d'abandon en vertu de la *Loi sur les chemins de fer*.

Le 16 septembre 1988, CP s'est désisté de l'appel.

CSP Foods Ltd. c. la CCT

Cour d'appel fédérale
Dossier : 87-A-359

Dans un avis de requête daté du 14 octobre 1987, CSP Foods Ltd. demandait l'autorisation d'interjeter appel de la décision du 16 septembre 1987 dans laquelle le CTCF rejette sa demande visant l'obtention d'une ordonnance prévoyant la suppression, dans le tarif CFAE 4536-I, de la restriction voulant que les prix compensatoires minimums contenus dans ledit tarif ne s'appliquent pas au transport de l'huile et de la farine de colza depuis Thunder Bay et Armstrong vers l'est du Canada, dans le cas des marchandises destinées aux États-Unis.

Le 22 septembre 1988, CSP Foods Ltd. s'est désistée de l'appel.

W.H. Kaufman Inc. (Kaufman de Collingwood) c. l'ONT

Cour d'appel - Division de première instance
Dossier : T-1363-88

W.H. Kaufman Inc. a demandé à la Cour fédérale de casser la décision du 11 mai 1988 dans laquelle l'Office détermine, aux termes du paragraphe 157(4) de la *Loi nationale de 1987 sur les transports*, que la ligne en question (anciennement le tronçon compris entre les points milliaires 31,40 et 34,60 de la subdivision Meaford) est une « voie de triage » et qu'elle n'est donc pas assujettie aux dispositions d'abandon de la Loi.

La demande a été retirée par lettre datée du 13 octobre 1988.

Kenn Borek Air Ltd. c. l'ONT

Cour d'appel fédérale
Dossier : 88-A-317

Le 18 avril 1988, Kenn Borek Air Ltd. a déposé auprès de la Cour d'appel fédérale une demande d'autorisation d'interjeter appel de l'ordonnance n° 1987-A-658 du 17 mars 1988 dans laquelle la CCT interdit à Borek d'exploiter, pendant 10 jours, les

services par aéronefs du groupe C prévus dans quatre de ses licences.

Le 9 novembre 1988, Kenn Borek Air Ltd. s'est désistée de l'appel.

Worldways Canada Ltd., Nolisair International et Lignes aériennes Canadien International Limitée c. l'ONT

Cour d'appel fédérale
Dossier : 88-A-351

Le 12 septembre 1988, Worldways, Nationair et les Lignes aériennes Canadien International ont déposé auprès de la Cour d'appel fédérale une demande d'autorisation d'interjeter appel de la décision n° 230-A-1988 dans laquelle l'Office national des transports déclare que, par souci d'intérêt public, une licence sera délivrée à Air 2000 Airlines Limited pour l'exploitation d'un service international à la demande (vols affrétés) de la classe 9-4.

Les demandeurs ont fait valoir que l'Office avait commis une erreur de droit en faisant une fausse interprétation de l'article 94 de la *Loi nationale de 1987 sur les transports*. Ils soutenaient également que l'Office avait violé les principes de justice naturelle et d'équité en matière de procédure.

Le 28 décembre 1988, les demandeurs se sont désistés de l'appel.

Air Canada c. l'ONT

Cour d'appel fédérale
Dossier : 88-A-349

Le 7 septembre 1988, Air Canada a déposé, aux termes du paragraphe 65(1) de la *Loi nationale de 1987 sur les transports*, une demande d'autorisation d'interjeter appel de l'arrêté de l'Office national des transports du Canada daté du 26 août 1988, et de le faire annuler. Dans cet arrêté provisoire, l'Office décide de procéder ex parte jusqu'à ce qu'il puisse entendre l'affaire. Il ordonne donc à Air Canada de remplacer immédiatement les réductions de prix rejetées qui avaient été appliquées à tous les tarifs en dollars canadiens sur le marché des services transfrontières, de façon à en arriver à un nouvel écart uniforme de 127 %.

Le 1er décembre 1988, Air Canada s'est désistée de l'appel, sans dépens.

CN c. l'ONT

Cour d'appel fédérale
Dossier : 88-A-332

Une requête pour permission d'en appeler d'une décision de l'Office national des transports, en date du 1er juin 1988 et portant le numéro 1988-R-245, a été déposée par le CN. La décision ordonnait au CN de payer 10 % du coût de construction d'un viaduc sur le boulevard Pierre-Bertrand dans la subdivision Bridge, dans la ville de Vanier. En date du 23 décembre 1988, CN avisait la Cour fédérale de son intention de retirer son appel.

APPELS TRANCHÉS EN 1988

CP Ltée c. la CCT

Cour suprême du Canada

Dans une requête datée du 26 octobre 1987, Canadien Pacifique Limitée demandait l'autorisation d'interjeter appel d'un jugement de la Cour d'appel fédérale daté du 16 juillet 1987, qui rejette l'appel interjeté par le CP d'une décision, rendue par le Comité de révision le 7 mars 1986, qui a entraîné l'application de taux réduits pour le transport par chemin de fer des viandes en carcasses depuis Lethbridge en Alberta jusqu'à des points situés dans l'est du Canada.

La demande d'appel du CP a été rejetée par la Cour suprême du Canada le 25 janvier 1988.

Transport Morneau Inc. c. le Comité des transports par véhicule à moteur et la CCT

Cour d'appel fédérale
Dossiers : 86-A-317
A-292-86

Le 5 mai 1986, Transport Morneau Inc. a obtenu l'autorisation d'interjeter appel de la décision du 27 février 1986 dans laquelle le Comité des transports par véhicule à moteur (CTVM) rejette une demande de subvention présentée conformément à la *Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la région Atlantique* et au règlement d'application à l'égard du transport des marchandises.

Le point de droit en cause était le suivant : Le CTVM a-t-il commis une erreur de droit lorsqu'il a exigé, comme condition du versement de subventions à l'appelante, la présentation de preuves supplémentaires relativement à la destination finale de ses marchandises ?

La Cour d'appel fédérale a autorisé l'appel le 2 février 1988.

CP c. la CCT

Cour d'appel fédérale
Dossiers : 85-A-366
A-70-86

CP a reçu l'autorisation d'interjeter appel de l'ordonnance n° R-38529 rendue par le Comité des transports par chemin de fer (CTCF) le 2 octobre 1985, relativement à la capitalisation des coûts de remise à neuf des locomotives. Selon CP, cette ordonnance était *ultra vires* car elle était rédigée de la même façon que l'ordonnance n° R-34836 que la Cour d'appel fédérale avait annulée le 27 juin 1985 parce qu'elle ressemblait à un règlement et, par le fait même, dépassait la compétence du CTCF. En effet, seule la CCT a le pouvoir d'édicter des règlements.

CP a ajouté que, même si l'ordonnance n° R-38529 était valable, l'article 328 de la *Loi sur les chemins de fer*, fondement législatif présumé pour l'adoption de l'ordonnance n° R-38529 du CTCF et de l'ordonnance n° 1985-CCT-7 de la Commission, ne donne pas expressément le droit d'exercer de façon rétroactive le pouvoir qu'il confère.

L'appelante a également avancé que l'ordonnance n° 1985-CCT-7 du 17 septembre 1985, dans laquelle la CCT cherche à adopter et à mettre en application une classification uniforme des comptes, n'était pas valable en ce qu'elle était trop ambiguë, vague et sans effet, et qu'elle n'était pas conforme aux dispositions de la *Loi sur les textes réglementaires*.

La Cour d'appel fédérale a autorisé l'appel le 21 avril 1988.

CP Ltée c. la CCT

Cour d'appel fédérale
Dossier : 86-A-336
A-237-87

CP Ltée en a appelé de la décision rendue par le Comité des transports par chemin de fer le 23 juin 1986, aux termes de laquelle la Commission déclare un certain passage à niveau de la requérante comme étant un passage de ferme en vertu de l'article 213 de la *Loi sur les chemins de fer*. La requérante soutenait que la CCT avait commis une erreur de droit, c'est-à-dire que :

- les conditions préalables à l'exercice par la Commission de la compétence présumée en vertu de l'article 213 de la *Loi sur les chemins de fer* étaient totalement inexistantes et que, par le fait même;
- la Commission a perdu toute compétence qu'elle aurait autrement pu avoir parce qu'elle a contrevenu aux règles d'équité et de justice naturelle.

La Cour a rejeté l'appel le 11 mai 1988.

CN c. la ville de Drumheller et Century Coals Ltd.
CP Ltée c. la ville de Drumheller et Century Coals Ltd.

Cour suprême du Canada
Dossiers : 17498 (CN)
17499 (CP)

Dans son ordonnance n° WDR-00534 du 23 octobre 1981, le Comité des transports par chemin de fer ordonnait l'abandon de 14 km de voie entre Rosedale et East Coulee, en Alberta.

La ville de Drumheller et Century Coals Ltd. ont interjeté appel de cette ordonnance devant la Cour d'appel fédérale. Leur principal argument était que la CCT n'avait pas compétence puisqu'un accord intervenu entre les compagnies ferroviaires prescrivait non seulement la construction mais aussi l'exploitation à perpétuité de l'embranchement. Cet accord avait été confirmé ultérieurement par une loi spéciale du Parlement du Canada, et dont la CCT n'était pas habilitée à modifier ou à révoquer. Les appellantes ont soutenu qu'en vertu de l'article 2 de la *Loi sur les chemins de fer* (LCF), la *Loi spéciale* primait sur les articles 253 et 254 de cette dernière.

Dans une décision rendue le 9 décembre 1982, dont le juge en chef s'est dissocié, la Cour fédérale a fait droit aux arguments des appelantes. Elle a affirmé que l'intention de la *Loi spéciale*, qui confirmait l'accord intervenu entre les compagnies ferroviaires, était bien que l'embranchement soit exploité à perpétuité. La Loi avait imposé au CN et à CP Ltée une entente statutaire, soit une obligation d'exploiter le tronçon à perpétuité en échange d'une garantie, donnée par le gouvernement, des obligations du CN nécessaires à la construction du tronçon.

En outre, la Cour a statué que la *Loi spéciale* et les articles 253 et 254 de la *Loi sur les chemins de fer* traitaient du même sujet mais présentaient des contradictions. De ce fait, la première loi devait primer sur l'autre. Les obligations créées par la *Loi spéciale*

avaient donc un caractère statutaire plutôt que contractuel, de sorte qu'elles ne pouvaient être modifiées que par une loi. La Cour a donc statué que la CCT n'avait pas compétence pour rendre l'ordonnance et a fait droit à l'appel.

Les compagnies ferroviaires ont présenté une demande d'autorisation d'interjeter appel de la décision de la Cour d'appel fédérale devant la Cour suprême du Canada et, le 7 février 1983, la Cour a agréé cette demande. En 1984, la CCT a obtenu l'autorisation d'intervenir dans ces appels.

Le 14 juin 1988, la Cour suprême du Canada a autorisé l'appel.

Voyageur Colonial Limitée c. l'ONT

Cour d'appel fédérale
Dossier : 88-A-334

Le 22 juillet 1988, Voyageur Colonial Limitée a déposé auprès de la Cour d'appel fédérale une demande d'autorisation d'interjeter appel d'une décision dans laquelle l'Office national des transports refuse d'ordonner que certains documents soient fournis à Voyageur Colonial Limitée et de sommer VIA à comparaître pour répondre à certaines questions concernant ses coûts, à la suite des demandes déposées par Voyageur aux termes des articles 281 et 283 de la *Loi sur les chemins de fer*.

La Cour d'appel fédérale a rejeté la demande de Voyageur le 8 septembre 1988.

Nolisair International Inc. c. l'ONT, Air Canada, Air Transat A.T. Inc., Minerve Canada, Compagnie de transport aérien Inc., Wardair Canada Inc., Worldways Canada Inc. et le Sous-procureur général du Canada

Cour d'appel fédérale
Dossier : 88-A-333

Le 30 juin 1988, Nolisair International Inc., exerçant ses activités sous le nom de Nationair, a déposé une demande d'autorisation d'interjeter appel de la décision de l'Office national des transports datée du 3 juin 1988.

Cette décision porte sur la répartition des places parmi les transporteurs canadiens sur le marché des vols affrétés entre le Canada et la France pour l'été 1988.

Nationair a fait valoir que les autorisations de vols affrétés déjà accordées ont été annulées illégalement au moment de la répartition des places.

Après avoir entendu cette affaire le 8 novembre 1988 à Montréal, la Cour d'appel fédérale a rejeté la demande de Nationair en déclarant que la question débattue était discutable.

Bowater Mersey Paper Company c. l'ONT et le CN

Cour d'appel fédérale
Dossier : 88-A-345

Le CN a demandé, le 18 juin 1988, l'autorisation d'abandonner l'exploitation d'une partie de la subdivision Chester. Bowater Mersey Paper Company (Bowater) s'est opposée à l'abandon et a demandé qu'on lui divulgue des renseignements confidentiels sur les coûts du CN afin qu'elle puisse présenter son mémoire avant que l'Office ne fasse le calcul des pertes réelles.

À la suite de l'audition de cette affaire, l'Office a décidé, le 1er août 1988, que Bowater était en droit d'obtenir seulement certains des renseignements demandés.

Bowater a déposé en Cour d'appel fédérale une demande d'autorisation d'interjeter appel parce qu'elle estime avoir droit à tous les renseignements demandés et que l'Office n'a pas exercé correctement son pouvoir de discrétion en restreignant la divulgation de l'information.

Le 25 novembre 1988, la Cour a rejeté la demande d'autorisation d'interjeter appel à la suite de l'audition des arguments.

CN c. la CCT et la ville de Mont-Royal

Cour d'appel fédérale
Dossier : 88-A-300

Le 14 janvier 1988, CN a déposé auprès de la Cour d'appel fédérale une demande d'autorisation d'interjeter appel de l'ordonnance n° R-41370 prise le 17 décembre 1987 par le Comité des transports par chemin de fer de la CCT. Cette ordonnance oblige le CN à payer les frais de reconstruction et d'entretien d'un passage supérieur reliant l'avenue Portland et la rue Cornwall dans la ville de Mont-Royal.

Le CN a fait valoir que la CCT avait outrepassé son champ de compétence en écartant des documents qui se sont avérés critiques dans la décision finale.

À la suite de l'audition de cette affaire à Montréal le 9 décembre 1988, la demande d'appel a été autorisée.

Sogevex Inc. c. l'ONT et CN

Cour fédérale - Division de première instance
Dossier : T-1648-88

Dans une action déclaratoire, Sogevex Inc. demande qu'on détermine si le transport ferroviaire de marchandises depuis Baie-Comeau jusqu'à Delson constitue un « mouvement préféré » au sens de la *Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes* et un mouvement d'expédition au sens du *Règlement sur les subventions spéciales et sélectives dans la Région atlantique*.

L'appel a été entendu le 24 novembre 1988 et, par jugement daté du 9 janvier 1989, la Cour d'appel l'a rejeté.

APPELS EN INSTANCE EN 1988

CP c. la CCT

Cour d'appel fédérale
Dossiers : 82-A-55
A-1259-82

Cette affaire se rapporte à la décision du 7 mai 1982 dans laquelle le Comité des transports par chemin de fer (CTCF) refuse au CP la permission de réclamer des coûts d'acquisition (coûts d'immobilisations et d'amortissement) concernant les actifs fournis par le gouvernement fédéral dans le cadre du Programme de remise en état des embranchements des Prairies, aux fins du calcul des subventions ou des taux conformément à la *Loi sur les chemins de fer* (LCF). Le CTCF a soutenu que s'il permettait que de tels coûts influent sur le système de calcul des prix de revient sans prévoir des rajustements subséquents aux fins des subventions et à toute autre fin que le Comité juge appropriée, il s'ensuivrait que le gouvernement recevrait, en vertu d'un programme, la facture correspondant à des frais dont il se serait déjà acquittés dans le cadre d'un autre programme.

CP soutient que le Comité s'est mal orienté et s'est aussi laissé influencer par des considérations sans importance dans son interprétation des articles applicables de la LCF et du *Règlement sur le calcul des frais ferroviaires*. Selon la compagnie ferroviaire, l'article 252 et les articles suivants de la LCF l'autorisent à être remboursée pour les pertes réelles qu'elle a subies du fait qu'elle est tenue d'exploiter des embranchements non rentables, et n'ont aucunement pour objet de trancher les questions liées à la propriété des actifs. Le fait que le gouvernement fédéral ait fourni ces actifs n'entre pas en ligne de compte.

CP a obtenu l'autorisation d'interjeter appel en novembre 1982, mais l'affaire est encore en instance à ce jour.

CP c. la CCT et le CN

Cour d'appel fédérale
Dossiers : 84-A-358
A-263-85

L'appelant, CP, fait valoir que, dans l'ordonnance n^{o} R-37470 du 15 novembre 1984, le Comité des transports par chemin de fer (CTCF) a commis une erreur en statuant que les taux spéciaux de manœuvre inter-service doivent être établis à un niveau compensatoire en vertu de l'article 276 de la *Loi sur les chemins de fer*. Selon CP, cette conclusion va à l'encontre de l'esprit et du libellé même de l'article 3 de la *Loi nationale de 1987 sur les transports*. L'appelant avance également que le CTCF a commis une erreur en omettant de déterminer si l'ordonnance générale T-12 s'applique à Montréal-Est, et elle souligne que même si ce n'était pas le cas, il faudrait continuer à imposer des taux spéciaux de manoeuvre inter-service comme on le fait à cet endroit depuis 1908.

Le CN soutient que l'appelante n'a pas réussi à monter une cause défendable, et il a demandé à la Cour de radier du dossier tous les points qui n'ont aucun rapport avec la question de droit en litige et au sujet desquels la CCT ne s'est pas prononcée.

L'autorisation d'interjeter appel a été accordée le 1er mars 1985 et, le 11 mars suivant, CP a déposé son avis d'appel dans lequel elle ajoutait que le CTCF avait commis une erreur de droit en n'ayant pas conclu que le *Règlement sur la manœuvre inter-service de trafic-marchandises*, 1978, C.R.C., chap. 1210, s'appliquait à Montréal-Est en vertu de l'article 93 de la *Loi sur les chemins de fer*, qui vise à conserver les droits acquis des expéditeurs.

Depuis lors, aucune autre procédure n'a été déposée devant la Cour.

Corporation municipale de la ville de Vanier c. le CN, la CCT et VIA Rail Canada Inc.

Cour d'appel fédérale
Dossiers : 85-A-353
A-778-85

À la suite des ordonnances n^{os} R-38325, R-38335 et R-38336 du Comité des transports par chemin de fer (CTCF) de la CCT, lesquelles permettent essentiellement au CN de procéder à la construction d'une deuxième voie principale dans la ville de Vanier,

celle-ci demanda d'abord au Comité de révision de la CCT de suspendre l'exécution de ces ordonnances jusqu'à ce que la Cour d'appel fédérale se prononce sur ses requêtes en sursis d'exécution et en autorisation d'interjeter appel.

Le Comité de révision rejeta la requête de sursis et la Cour d'appel fédérale fit de même, mais la requête en autorisation d'interjeter appel fut agréée. En octobre 1985, la ville de Vanier donna avis qu'elle interjetait appel, en vertu du paragraphe 64(2) de la *Loi nationale sur les transports*, des ordonnances n^{os} R-38325 du CTCF du 11 juillet et R-38335 et R-38336 du 12 juillet 1985, dans les termes suivants : « Ces ordonnances sont-elles valides eu égard aux dispositions de l'article 53 des Règles générales de la Commission canadienne des transports? »

La cause est encore en instance.

CN c. la CCT, CP et Union Carbide Canada Ltd.

Cour d'appel fédérale
Dossiers : 85-A-364
A-551-86

Le requérant, le CN, en vertu d'une autorisation d'interjeter appel accordée le 10 septembre 1986, en appelle d'une décision majoritaire rendue par le Comité de révision le 17 septembre 1985 et des motifs de la décision du 6 juin 1986. Le CN soutient que le Comité a commis une erreur de droit et de compétence lorsqu'il a conclu que les taux spéciaux de manœuvre du CN touchant l'échange de trafic à Montréal-Est n'étaient pas assujettis aux dispositions visant les taux compensatoires en vertu de l'article 276 de la *Loi sur les chemins de fer* (LCF). Il a ordonné que ces taux demeurent au même niveau non compensatoire qu'auparavant.

L'appelante fait également valoir que la *Loi nationale sur les transports* (LNT) a été adoptée dans le but précis d'améliorer la viabilité financière des compagnies ferroviaires et que, par conséquent, cette loi doit s'interpréter de façon juste et libérale comme le prescrit l'article 11 de la *Loi sur l'interprétation*.

Selon l'appelante, il est très révélateur que le paragraphe 272(3) de la LCF, qui porte sur l'acheminement du grain et de la farine jusqu'à l'est du Canada, et que l'article 23 de la LNT, qui traite des plaintes déposées contre les tarifs, les taux et les taxes, soient assujettis à l'article 276 de la LCF, qui régit le niveau compensatoire des taux et des tarifs.

CP, l'une des intimées dans cette affaire, soutient que la requête en autorisation d'interjeter appel devrait être rejetée car la CCT a statué avec raison que les articles 276 et 277 de la LCF ne s'appliquent pas aux taux spéciaux de manœuvre, mais seulement aux taux de transport des marchandises, ce que les taux de manœuvre ne sont pas. Ainsi, seuls les taux de transport des marchandises devraient être compensatoires.

L'appel est encore en instance.

CP c. la CCT

Cour d'appel fédérale
Dossiers : 85-A-369
A-237-86

Le 4 avril 1986, CP a obtenu l'autorisation d'interjeter appel d'une décision rendue par le Comité de révision le 16 octobre 1985. L'appelante soutient que la CCT a commis les erreurs suivantes :

1. Elle n'a pas étudié à fond la requête en révision datée du 28 juin 1985, comme le lui prescrit de le faire l'article 63 de la *Loi nationale sur les transports*, tout en déclarant que les questions soulevées dans ladite requête ne font pas partie des motifs de révision prévus à l'article 63 de cette loi.

2. Elle a statué que le Comité des transports par chemin de fer n'avait pas commis une erreur en ordonnant à la requérante de faire refroidir l'eau potable à une température de 42 °F ou moins.

3. Elle n'a ni révisé ni annulé l'ordonnance concernant l'eau potable et elle a fondé sa décision ou son ordonnance sur une conclusion de fait erronée à laquelle elle est arrivée de façon arbitraire et contraire à la preuve, sans étudier les documents qui lui avaient été présentés.

Le 6 janvier 1989, l'avocat de l'appelante a informé l'Office national des transports (ONT) que son client se désisterait de l'appel. L'ONT attend la confirmation écrite.

F.J. Turner et Turn-Air Ltd. c. Sa Majesté la Reine du chef du Canada

Cour fédérale - Division de première instance
Dossier : T-859-86

La plaignante a déposé, le 3 avril 1986, sa réclamation pour les dommages présumément entraînés par la décision n° 1984-A-130 du 4 avril 1984 dans laquelle le Comité des transports aériens (CTA) annule le permis de la plaignante. Ce permis ayant été rétabli le 26 juillet 1985, la plaignante soutient qu'elle a subi des dommages pendant la période où elle n'a pu exploiter son service.

L'avocat de la plaignante a fait part de son intention de retirer la réclamation.

CP c. la CCT

Cour d'appel fédérale
Dossiers : 86-A-323
A-509-86

Conformément à l'autorisation qui lui a été accordée le 23 juillet 1986, CP en appelle de l'ordonnance n° R-39175 prise le 10 mars 1986 par le Comité des transports par chemin de fer autorisant une augmentation des frais des manœuvres inter-service à Montréal, au Québec. La requérante allègue que la CCT a commis une erreur de droit en autorisant ces augmentations et en ne concluant pas qu'elles étaient interdites selon les dispositions législatives suivantes :

- l'article 93 de la *Loi sur les chemins de fer*;
- le *Règlement sur la manœuvre inter-service de trafic-marchandises*;
- la décision du Comité de révision datée du 17 septembre 1985.

Cette cause n'a pas encore été entendue.

CP c. la CCT

Cour d'appel fédérale
Dossier : 86-A-332

Le 28 octobre 1987, la requérante a obtenu l'autorisation d'interjeter appel de l'ordonnance n° R-39414 prise par le Comité des transports par chemin de fer le 28 mai 1986, qui ordonne le dépôt de nouveaux taux à l'égard des mouvements de farine et d'huile de colza. La requérante soutient que la CCT a outrepassé sa compétence en ordonnant le dépôt de taux communs.

Cette cause n'a pas encore été entendue.

CN c. la CCT

Cour d'appel fédérale
Dossiers : 87-A-352
A-753-87

Le 28 août 1987, le CN a obtenu l'autorisation d'interjeter appel d'une décision rendue par le Comité des transports par chemin de fer (CTCF) le 4 mars 1987, qui refuse au CN l'autorisation d'inclure dans ses demandes de paiement de subventions à l'égard de la subdivision Campbellford les coûts liés à l'enlèvement d'un pont en contre-haut au-dessus de la rivière Trent.

La cause est encore en instance.

Canadian Transit Company c. 429106 Ontario Limited

Cour d'appel fédérale
Dossiers : 87-A-334
A-882-87

Dans une requête datée du 19 juin 1985, l'appelante, Algoma Central Railway, demande au Comité des transports par chemin de fer (CTCF) de la CCT l'autorisation d'acquérir un lopin de terre appartenant à l'intimée, 429106 Ontario Limited, dans le but d'agrandir les abords du pont Plaza.

Le CTCF a entendu la requête le 13 mai 1986 et l'a rejetée dans une décision rendue le 5 novembre suivant.

Le 2 décembre 1986, Algoma Central Railway a présenté une requête au Comité de révision de la CCT pour faire réviser la décision prise par le CTCF le 5 novembre précédent. Dans une décision datée du 1er avril 1987, le Comité de révision de la CCT a rejeté cette requête.

Le 28 septembre 1987, Algoma Central Railway a déposé devant la Cour un avis d'appel à l'égard de la décision du 1er avril 1987 du Comité de révision de la CCT.

L'appel devrait être entendu le 1er février 1989.

CN c. la CCT

Cour d'appel fédérale
Dossiers : 87-A-342
A-834-87

Le 10 septembre 1987, le CN a obtenu l'autorisation d'interjeter appel d'une décision rendue par le Comité de révision de la CCT le 5 mai 1987, qui rejette la requête présentée par le CN en vue de la révision d'une partie de l'ordonnance n R-39889 rendue par le CTCF le 10 octobre 1986.

Cette décision a eu pour effet d'empêcher le CN d'abandonner le transport des marchandises sur un embranchement qui sert également au service de trains de voyageurs.

Le CN soutient que le Comité de révision a commis une erreur de droit lorsqu'il a interprété les dispositions d'abandon de l'exploitation d'un embranchement contrairement à la loi et en contravention des règles établies d'interprétation législative.

Cet appel n'a pas encore été entendu.

CN c. la CCT

Cour d'appel fédérale
Dossiers : 87-A-356
A-1025-87

Le 14 septembre 1987, le CN a reçu l'autorisation d'interjeter appel d'une décision rendue par le Comité des transports par chemin de fer (CTCF) le 3 juin 1987 selon laquelle l'embranchement Denison est un chemin de fer au sens de l'article 2 de la *Loi sur les chemins de fer.*

Le CN fait valoir que la CCT a commis une erreur de droit ou de compétence pour en arriver à cette conclusion et que l'embranchement Denison relève, par conséquent, de sa compétence.

La cause est encore en instance.

CN et CP c. la CCT

Cour d'appel fédérale
Dossiers : 87-A-373 (CN) A-833-88 (CP)
87-A-375 (CP) A-874-88 (CN)

Dans deux avis de requête datés respectivement du 8 septembre 1987 (CN) et du 9 septembre 1987 (CP), les requérantes demandent l'autorisation d'en appeler de la décision n° WDR 1987-09 et de l'ordonnance n° WDR 1987-190 du 10 août 1987, dans lesquelles le Comité des transports par chemin de fer approuve conditionnellement la requête visant le déplacement de la voie.

Les négociations de règlement se poursuivent entre les compagnies de chemin de fer et l'Office national des transports; elles devaient se terminer tôt en 1989.

CN c. la CCT

Cour d'appel fédérale
Dossier : 87-A-409

Le 29 décembre 1986, le CN a présenté au Comité des transports par chemin de fer (CTCF) de la CCT une requête en vue d'obtenir l'autorisation d'abandonner l'exploitation de la subdivision Burford depuis Brantford jusqu'à Tillsonburg North, y compris l'embranchement Norwich, dans la province de l'Ontario.

Le CTCF a tenu une audience sur cette requête et, par son ordonnance n° R-41264 datée du 25 novembre 1987, a déclaré que l'exploitation de l'embranchement Burford n'est pas rentable et continuera vraisemblablement à ne pas l'être, et a ordonné au CN, entre autres, de fournir un service ferroviaire entre Brantford et un point situé près de Burford une fois par semaine lorsqu'il y a du trafic à transporter, et plus fréquemment lorsque le volume de trafic le justifie. Le CN en a appelé de cette décision devant la Cour d'appel fédérale, alléguant que le CTCF a commis une erreur de droit et de compétence tout en ne respectant pas les règles de justice naturelle.

Simultanément, la requérante a demandé au Comité de révision de la CCT de revoir la question. La motion présentée devant la Cour est maintenue en instance en attendant la décision du Comité de révision.

CN et CP c. la CCT

Cour d'appel fédérale
Dossiers : A-885-87 (CP)
A-886-87 (CN)

CN et CP ont déposé respectivement leurs avis d'appel en Cour fédérale les 28 et 29 septembre 1987. L'appel vise un jugement de la Division de première instance rejetant la demande de prohibition présentée par les compagnies ferroviaires relativement à la phase II du déplacement de la voie ferrée à Regina.

CN et CP ont avisé le tribunal qu'ils ne souhaitent pas que l'appel soit entendu pour le moment. En effet, les points qu'ils entendent soulever dans leur argumentation sont déjà plaidés devant la Cour dans le cadre d'une demande d'autorisation d'interjeter appel de la décision n° WDR 1987-09 du 10 août 1987 relative à la Phase I. Cette cause est donc maintenue en instance.

CN c. la CCT

Cour fédérale - Division de première instance
Dossiers : T-548-87
T-549-87

Une demande pour l'émission d'un arrêté de non-lieu contre la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN) a été présentée, ordonnant à son président de comparaître devant la Cour fédérale, division de première instance, le 12 mars 1987. La comparution avait pour but d'entendre la preuve de ce dernier relativement à la non-conformité des arrêtés n^{os} T-548-87 et T-549-87.

À la suite de pourparlers entre les parties, la poursuite pour outrage au tribunal fut abandonnée. Ainsi, les deux arrêtés rendus par la Cour fédérale seront annulés.

Une requête afin de mettre fin à cette affaire sera présentée incessamment par l'ONT.

York-Hanover Leisure Properties Ltd., Star Line Cruises Ltd., Boat Tours International Limited et Star Line Corporation c. Sa Majesté la Reine du chef du Canada

Cour fédérale - Division de première instance
Dossier : T-2478-87

York-Hanover Leisure Properties Ltd. et les autres sociétés précitées ont déposé auprès de la Cour d'appel fédérale du Canada, le 27 novembre 1988, une réclamation pour les dommages subis à la suite d'une déclaration réputée fausse et négligente ou de l'annulation injustifiée d'une décision prise par le Comité des transports par eau de la CCT et par le chef, Contrôle des transporteurs, Contrôle du trafic commercial.

Cette réclamation résulte d'une demande d'ordonnance visant à soustraire aux restrictions relatives au cabotage, spécifiées à la partie XV de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, un navire que les sociétés souhaitaient faire rentrer au Canada.

Le Sous-procureur général du Canada a présenté sa défense le 29 mars 1988; les demandeurs n'y ont pas encore répondu.

CP c. l'ONT

Cour d'appel fédérale
Dossiers : 88-A-304
A-604-88

Le 14 avril 1988, la Cour a autorisé à CP à interjeter appel de la décision n° R-41410, rendue par le Comité des transports par chemin de fer rendue le 30 décembre 1987, et portant sur la demande de CP qui demandait l'autorisation d'abandonner les opérations qu'il maintenait dans la subdivision de Port Burwell en Ontario.

L'affaire n'a pas encore été entendue.

CP c. l'ONT et Cargill Limited

Cour d'appel fédérale
Dossier : A-867-88

Le 28 juillet 1988, la Cour a autorisé CP à interjeter appel de la décision n° 135-R-1988 du 1er juin 1988 dans laquelle l'Office national des transports déclare que le CP a manqué à ses obligations de transporteur public en refusant d'acheminer les marchandises selon la demande faite par Cargill Limited.

L'affaire n'a pas encore été entendue.

CN c. l'ONT et Bowater Mersey Paper Company

Cour d'appel fédérale
Dossiers : 88-A-343
A-1147-88

Le CN a demandé, le 18 juin 1988, l'autorisation d'abandonner l'exploitation d'un tronçon de la subdivision Chester. Bowater Mersey Paper Company (Bowater) s'est opposée à l'abandon et a demandé que lui soient divulguées des données confidentielles sur les coûts du CN, de sorte qu'elle puisse présenter son mémoire avant que l'Office ne fasse le calcul des pertes réelles. À l'issue d'une audition de cette question, l'Office a décidé, le 1er août 1988, que le CN devait divulguer certaines données à Bowater. Au moyen d'une lettre datée du 19 août 1988, l'Office a corrigé sa décision du 1er août de façon à établir clairement que le CN devait divulguer tous ses documents de travail, sauf ceux qui renfermaient des données sur ses coûts unitaires.

Le CN a demandé avec succès l'autorisation d'interjeter appel de la lettre du 19 août de l'Office. L'appel a été entendu le 19 décembre 1988, mais la Cour a mis l'affaire en délibéré.

En appel, le CN a fait valoir que l'Office avait outrepassé les limites de sa compétence car sa lettre du 19 août renfermait une correction de fond et non de forme. Il a ajouté que, même si l'Office avait eu compétence, il a violé les principes de justice naturelle en n'ayant pas consulté le CN avant d'apporter la correction. Enfin, le CN a soutenu que l'Office avait abusé de son pouvoir en faisant pareille correction, rendant ainsi déraisonnable sa décision initiale du 1er août.

L'affaire est en instance.

CN c. l'ONT

Cour d'appel fédérale
Dossier : 88-A-346

La Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN) a déposé, le 1er septembre 1988, un avis de demande d'autorisation d'interjeter appel de la décision no 206-R-1988 de l'ONT datée du 2 août 1988. Cette décision porte sur l'abrogation de certaines ordonnances du CTCF relatives aux manœuvres spéciales d'interconnexion à Montréal-Est, au Québec, ainsi qu'à Hamilton, North Bay et Toronto, en Ontario.

La demande du CN se fonde sur les questions de droit et de compétence suivantes :

- L'Office a commis une erreur lorsqu'il a conclu que la *Loi nationale de 1987 sur les transports* et le *Règlement sur l'interconnexion du trafic ferroviaire*, entrés en vigueur le 1er janvier 1988, n'avaient pas pour effet d'annuler les prix non compensatoires prescrits dans les ordonnances du CTCF;

- L'Office a commis une erreur lorsqu'il a conclu qu'avant de mettre en application des prix compensatoires pour des services d'interconnexion, le transporteur ferroviaire doit publier son tarif au moins trente jours avant la date de son entrée en vigueur, conformément au paragraphe 117(1) de la LNT;

- La demande d'autorisation d'interjeter appel soulève d'importantes questions de droit et de compétence relativement à l'interprétation de la nouvelle *Loi nationale sur les transports* et aux pouvoirs qu'elle confère à l'Office national des transports.

L'affaire est en instance.

Seafarers International Union of Canada et Andrew Boyle c. la Société de développement du Cap-Breton, l'ONT, le MRN, le PG du Canada et Sa Majesté la Reine du chef du Canada

Cour fédérale - Division de première instance
Dossier : T-1647-88

Le 24 mars 1988, le Règlement exemptant certains navires faisant le cabotage au Canada de l'application de la partie XV de la *Loi sur la marine marchande du Canada* a été édicté par le décret CP 1988-554 pris en vertu de l'article 665 de la Loi sur la marine marchande du Canada.

Le 24 août 1988, les plaignants ont déposé une réclamation auprès de la Cour fédérale, Division de première instance. Selon eux, le Règlement est non seulement illégal, nul et sans effet, mais il excède la compétence du gouverneur en conseil. Ils demandent que le décret CP 1988-554 soit déclaré nul, sans effet *ab initio*, *ultra vires* et qu'une injonction soit prise afin d'empêcher les défendeurs d'appliquer, d'obtenir, d'envisager ou d'agréer une exemption relativement à l'utilisation de navires étrangers ayant déjà été immatriculés au Canada.

L'affaire est en instance.

CP c. l'ONT et Alberta Gas Chemicals Ltd.

Cour d'appel fédérale
Dossiers : 88-A-354
A-1167-88

Alberta Gas Chemicals Ltd. (AGCL) a déposé une demande auprès de l'Office national des transports (ONT), le 25 juillet 1988, aux termes de l'article 136 de la *Loi nationale de 1987 sur les transports*, en vue de l'établissement d'un prix de ligne concurrentiel (PLC) entre AGCL et le CP pour le transport du méthanol depuis Medicine Hat, en Alberta, jusqu'à Shelby, au Montana. Après examen des plaidoiries, l'Office a établi le PLC, le 8 septembre 1988, dans l'arrêté no 1988-R-798.

Le 25 novembre 1988, le CP a demandé avec succès l'autorisation d'interjeter appel de l'arrêté de l'Office. De l'avis du CP, l'Office a commis des erreurs de droit et de compétence, puisque Shelby n'est pas la véritable destination des marchandises en cause. De fait, il n'y a aucun parcours continu exploité par deux ou plusieurs transporteurs entre les points d'origine et de destination, contrairement aux dispositions de la Loi relatives aux PLC.

L'appel sera entendu en 1989.

CN c. l'ONT

Cour d'appel fédérale
Dossier : 88-A-355

Le CN a déposé, le 16 septembre 1988, un avis de demande d'autorisation d'interjeter appel de la décision n° 269-R-1988 de l'ONT, datée du 17 août 1988. Dans cette décision, l'ONT déclare que les installations de Domtar, située à Donnacona, au Québec, sont à une distance raisonnable du lieu de correspondance du CN et du CP, à Allenby au Québec, et qu'elle devraient être considérées comme étant dans les limites de l'interconnexion, aux termes de l'article 152 de la LNT.

Le CN fonde sa demande sur les questions de droit et de compétence suivantes :

- L'Office n'a fourni aucune preuve appuyant sa conclusion;
- Il a violé les principes de justice naturelle en ayant des entretiens privés avec Domtar, sans donner au CN la chance de faire valoir son point de vue;
- Il a mal interprété le paragraphe 152(3) de la LNT en calculant la distance d'après un tracé direct plutôt que le parcours de la voie;
- L'Office a commis une erreur lorsqu'il a déclaré que le lieu de correspondance se trouvait à une distance raisonnable.

L'affaire est en instance.

CP c. l'ONT, Columbia Containers Ltd., Elders Grain Ltd., Ward Marketing Ltd. et Canada Malting Co. Limited.

Cour d'appel fédérale
Dossier : 88-A-364

L'Office a décidé, le 7 octobre 1988, que le point 2135 du tarif 6200 du CP, qui donne les prix d'entreposage applicables au grain, aux produits agricoles et aux autres produits acheminés sur les voies de CP Rail en Colombie-Britannique, ne s'applique pas aux mouvements réels du grain. Selon l'Office, ces prix sont en règle et ne sont pas assujettis à la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest*. Cependant, cette décision s'appliquait uniquement au matériel appartenant à Canadien Pacifique Limitée, et non aux produits destinés au transport outre-mer.

CP a fait une demande d'autorisation d'interjeter appel de la décision de l'Office, le 4 novembre 1988. Elle y soutient que l'Office a commis une erreur de droit en posant des conditions au point 2135 du tarif du CP après avoir décidé que ce point était en règle et avoir rejeté les plaintes afférentes. CP a ajouté que l'Office a commis une autre erreur de droit en posant les conditions sans présenter de preuve, sans écouter CP et sans tenir compte de l'article 42 des Règles générales.

La demande d'autorisation d'interjeter appel n'a pas encore été entendue.

Express C.T.M.A. Ltée c. l'ONT

Cour d'appel fédérale
Dossier : 88-A-368

Le 28 novembre 1988, Express C.T.M.A. Ltée a déposé, aux termes de l'article 65 de la *Loi nationale de 1987 sur les transports* et de la règle 324 de la Cour fédérale, une demande d'autorisation d'interjeter appel des décisions de l'Office national des transports (ONT) datées du 23 juin et du 31 octobre 1988. Dans ces décisions, l'ONT refuse de verser à Express C.T.M.A. Ltée le montant total de la subvention à laquelle elle déclare avoir droit aux termes de la *Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique*.

Express C.T.M.A. Ltée fait valoir que l'Office a commis une erreur de droit dans son interprétation de la *Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique*.

La demande n'a pas encore été entendue.

Kenn Borek Air Ltd. c. l'ONT

Cour d'appel fédérale
Dossier : 88-A-369

Le 5 décembre 1988, Kenn Borek Air Ltd. a déposé une demande d'autorisation d'interjeter appel de la décision prise par l'Office national des transports (ONT) au moyen d'une lettre datée du 26 octobre 1988. Dans cette décision, l'ONT rejette la demande de Kenn Borek Air Ltd. qui désirait faire modifier une de ses licences en y ajoutant l'autorisation d'utiliser des aéronefs du groupe E à partir de sa base située à Resolute Bay, dans les Territoires du Nord-Ouest, et aussi obtenir une exemption de la protection de base à Hall Beach, Iqaluit, à Frobisher Bay, et Eureka, dans les Territoires du Nord-Ouest.

L'affaire est en instance.

CN c. l'ONT

Cour d'appel fédérale
Dossier : 88-A-370

Le 1er décembre 1988, le CN a déposé auprès de la Cour un avis de demande d'autorisation d'interjeter appel d'une décision de révision prise par l'Office national des transports le 31 octobre 1988. Cette décision porte sur une demande déposée par le CN en vue de faire réviser l'ordonnance nº R-40819 du 29 juin 1987. Le CN soutient que l'Office a commis une erreur de droit et de compétence en faisant une fausse interprétation de l'article 41 de la *Loi nationale de 1987 sur les transports*.

L'affaire est en instance.